Ayuntamiento de Cádiz

UMASS
BOSTON

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

LEGISLATURA DE 1887

Esta legislatura dió principio el 17 de Enero de 1887 y terminó el 3 de Noviembre del mismo año

TOMO IV

Comprende desde el núm. 58 al 75.—Páginas 1497 á 1996

MADRID
IMPRENTA Y FUNDICION DE LOS HIJOS DE J. A. GARCÍA
Calle de Campomanes, núm. 6
1887

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MIÉRCOLES 30 DE MARZO DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres ménos cuarto.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Pasan á las Secciones para nombramiento de Comision mixta, los siguientes proyectos de ley, remitidos por el Senado: primero, autorizando el arriendo de la renta del tabaco; segundo, incluyendo en el plan general de carreteras una de Búrgos á Pinza; tercero, otra de Aranda de Duero á Ayllon; cuarto, otra que desde Aranda vaya á enlazar en Cantalejo (Segovia); quinto, otra de Pradoluengo al confin de la provincia de Logroño; sexto, otra desde Horca de Bóveda á Medina de Pomar; sétimo, otra desde Sedano al puente de Cobauera; octavo, otra de Puertollano á Fuencaliente; noveno, otra de Torrejon el Rubio á Cañaveral; décimo, otra de Dos Hermanas á Los Palacios; undécimo, otra de Egea de los Caballeros á Zuera; duodécimo, otra de Haro á Ezcaray; y décimotercero, otra de Tineo á Paredes.=Se lee y queda sobre la mesa un dictámen incluyendo en el plan general de carreteras una de Cervera á Pons por Guisona hasta empalmar en las inmediaciones de Ciutadilla con la de Artesa de Segre á Montblanch.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de la Gobernacion el ruego del Sr. Quintana para que se sirva reclamar de las cuatro provincias catalanas el presupuesto detallado de beneficencia de las mismas, con separacion de lo que á hospitales de dementes corresponde, y lo que igualmente corresponde á hospicios y casas de misericordia; y además, reclamar de la Diputacion provincial de Barcelona copia del contrato celebrado entre la Diputacion y el hospital de Santa Cruz.=Tambien se acuerda comunicar al Sr. Ministro de la Gobernacion el ruego del Sr. Salcedo para que se sirva remitir al Congreso el expediente relativo á la constitucion de la Comision provincial de Búrgos, y completar los dos ya remitidos, en los cuales faltan algunos antecedentes, acerca de la incapacidad, ya declarada por el Gobierno, de dos diputados provinciales de Búrgos.=Pasa á la Comision respectiva una exposicion, que presenta el Sr. Conde de Niebla, de la Diputacion provincial de Cádiz, pidiendo la rebaja de las cartillas evaluatorias.=El señor Vizconde de Campo-Grande ruega al Sr. Presidente tenga á bien, cuando lo crea oportuno y cuanto antes pueda, poner á discusion el dictámen sobre creacion de Administraciones subalternas.=Contestacion de la Presidencia.=El Sr. Vizconde de Campo-Grande da las gracias.=Dáse lectura de una proposicion de ley sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray.=Apoyada por el Sr. Peralta, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Tambien son tomadas en consideracion, despues de apoyadas por el Sr. Betegon, dos proposiciones de ley, incluyendo en el plan de carreteras, una de Villarramiel á Boadilla de Rioseco; otra de la estacion de Villada á Terradillos, y otra de Cisneros á Villafolfo á Lagartos.=Igualmente se toma en consideracion y pasa á las Secciones otra proposicion de ley, que apoya el Sr. Lastres, y acepta por su parte el Sr. Ministro de Ultramar, sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil.=El Sr. Castellano ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva resolver dos expedientes que se encuentran en el Ministerio hace tiempo, uno referente á ciertos bienes legados por D. Mariano Alman á la casa-cuna del hospicio provincial de Zaragoza, y otro de bienes tambien legados al hospital de Zaragoza por el Sr. Otal y por el Sr. Arteta.=Contesta-

cion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones repetidas de ambos señores.=El Sr. Alvear pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion si está dispuesto á manifestar al Congreso los antecedentes que le haya suministrado el gobernador de Valladolid acerca de la forma irregular, anómala y arbitraria en que viene funcionando la Comision provincial de aquella provincia.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifican ambos señores.=El Sr. Fabra (D. Gil) presenta una exposicion (que pasa á la Comision correspondiente) de los tenedores de fondos públicos en Madrid, contra el impueto de 1 por 100 que en forma de timbre establece el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Hacienda.=El Sr. Canido, ocupándose de las irregularidades que dice se cometen en la provincia de Orense, pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion si está dispuesto á atajar el celo por la administracion municipal que se despierta en el gobernador civil de aquella provincia mandando delegados á todos los Ayuntamientos.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones repetidas de ambos señores.=El Sr. Labra ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion que tome conocimiento exacto de lo que pasa respecto de la Sociedad cooperativa de Llunmayor (Baleares), tan perseguida por el alcalde, y vea de poner el debido correctivo al celo excesivo de aquella autoridad; pregunta despues al Sr. Ministro de Ultramar si está dispuesto á aplicar á la provincia de Puerto-Rico la rebaja del 20 por 100 en los derechos de importacion; y por fin, presenta una exposicion (que pasa á la Comision de peticiones) de los maestros de instruccion primaria de Matanzas, solicitando que sean considerados como funcionarios públicos.=Contestacion del Sr. Ministro de Ultramar.=Rectificaciones de los Sres. Labra y Ministro de Ultramar.=ORDEN DEL DIA: continuacion de la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía general Trasatlántica española.=Discurso del señor Laviña, segundo en contra.=Del Sr. Pando, de la Comision.=Siendo pasadas las horas de Reglamento, se suspende el discurso y la discusion.=El Congreso acuerda reunirse mañana en Secciones.=Se lee y aprueba sin discusion, el dictámen autorizando la construccion de un ferro-carril económico de San Gervasio de Cassolas á Rubí, anunciándose que pasaria á la Comision de correccion de estilo.=A la de actas pasa la credencial presentada por D. Santiago Solo de Zaldívar, electo Diputado por Don Benito (Badajoz).=Se da cuenta, y el Congreso queda enterado, de la constitucion de dos Comisiones y nombramiento de sus presidentes y secretarios.=Quedan sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados los expedientes relativos á la suspension de varios Ayuntamientos de la provincia de Orense, que á peticion del Sr. Diputado D. Senen Canido remitia el Sr. Ministro de la Gobernacion.=Asimismo quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision: incluyendo en el plan general de carreteras una de Castilruiz á Villanueva de Cameros; otra que partiendo del kilómetro 139 de la de Albaladejito á Guadalajara termine en el punto más conveniente de la de Aranzueque á Mondéjar; la que partiendo del kilómetro 134 de la misma de Albaladejito á Guadalajara vaya á empalmar en el punto más conveniente de la de Brihuega á la Armuña, y variando la division de secciones en el distrito electoral de Igualada.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido; los asuntos pendientes, y reunion de Secciones.=Se levanta la sesion á las siete.

Se abrió á las tres ménos cuarto, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se mandó pasar á las Secciones para nombramiento de Comision mixta los siguientes proyectos de ley, remitidos por el Senado:

Autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *número 58, que es el de esta sesion.*)

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á la Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar, y Sedano al puente de Cobauera. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Idem las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios, y de Egea de los Caballeros á Zuera. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Idem de Haro á Ezcaray. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Idem de Tineo á Paredes. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera, el dictámen relativo á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion de la de Cervera á Pons hasta las inmediaciones de Ciutadilla. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Quintana tiene la palabra.

El Sr. **QUINTANA**: La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion; y como no está en su banco, suplico á la Mesa tenga la bondad de ponerlo en su conocimiento.

Importa á los intereses que tengo el honor de representar que por conducto de los gobernadores civiles de las cuatro provincias catalanas se sirva reclamar con urgencia el presupuesto detallado de beneficencia de las mismas cuatro provincias respectivas, con separacion de lo que á hospitales de dementes corresponde, y lo que igualmente corresponde á los hospicios y casas de misericordia, y al propio tiempo reclamar á la Diputacion provincial de Barcelona copia del contrato celebrado, si es que existe, como presumimos, entre la dicha Diputacion provincial y el hospital de Santa Cruz, para admitir en el propio hospital ó sus dependencias á los dementes de la provincia de Barcelona.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pon-

drá en conocimiento del Sr. Ministro de la Gobernacion el ruego de S. S.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Salcedo tiene la palabra.

El Sr. **SALCEDO**: Para dirigirle un ruego al señor Ministro de la Gobernacion; y puesto que S. S. no se encuentra en el banco azul, suplico á la Mesa se sirva trasmitírselo.

Dias pasados solicité del Sr. Ministro de la Gobernacion el envío de tres expedientes que radican en su Ministerio, y sobre los cuales ha recaido resolucion definitiva. De esos tres expedientes, dos han sido enviados á la Secretaría del Congreso, y el tercero, ó sea el relativo á la constitucion de las Comisiones de actas de la Diputacion provincial de Búrgos, no. Examinados los dos primeros, ó sea el que tiene relacion con la incompatibilidad declarada por el Gobierno de uno de los diputados provinciales de Búrgos, Don Eduardo Mendez, y la incapacidad de otro señor diputado, D. José Raimundo de Juana, debo hacer presente al Sr. Ministro que esos expedientes están incompletos.

Falta en ellos precisamente lo que la ley de Diputaciones provinciales exige en su art. 145; y es que los recursos de alzada contra los acuerdos y providencias de los gobernadores ó Diputaciones han de ser cursados al Gobierno con todos los antecedentes que se hayan tenido á la vista por estas autoridades ó Corporaciones provinciales, para su resolucion. Pues bien, los expedientes referentes á la incapacidad é incompatibilidad de los diputados provinciales D. José Raimundo y Juana y D. Eduardo Mendez, no lo constituyen nada más que los recursos de alzada; es decir, las exposiciones de queja al Ministro de la Gobernacion, faltando las denuncias que se presentaron ante la Diputacion; y no solamente faltan estas solicitudes denuncias, sino que, y como es natural, tampoco existen los documentos justificativos de las mismas; y así se da el caso, no ya anómalo, sino escandaloso, de que tres denunciantes que se dicen electores, y no lo son, cometiéndose con ello delito de falsedad, se dirijan en este concepto al Gobierno, y el gobernador de la provincia, al tramitar ó elevar al Ministerio de la Gobernacion los recursos, incurre en el mismo error, presentando como electores á los que carecen de este derecho, de donde se deduce que afirma lo que no sabe, y si lo sabe, afirma como los denunciantes, lo que es contrario á la verdad.

Ruego, pues, á la Mesa se sirva, en vista de lo expuesto, trasmitir al Sr. Ministro de la Gobernacion los siguientes ruegos:

Primero, que envíe al Congreso, reclamándolas con toda urgencia, las solicitudes de denuncia contra la capacidad y compatibilidad de los dos diputados provinciales de Búrgos D. José R. dè Juana y Don Eduardo Mendez.

Segundo, que no deje de acompañar á dichas denuncias el gobernador, faltando de nuevo á su deber, los documentos justificativos que han debido servir para resolverlas.

Tercero, que constando, en lo que aparece en estos expedientes, que el gobernador de Búrgos fué el que reclamó del alcalde constitucional de Miranda de Ebro la certificacion con que se ha pretendido probar que era farmacéutico titular el referido diputado provincial D. José Raimundo de Juana, envíe copia formalizada de su comunicacion al alcalde de Miranda; y como no satisfecho, al parecer, el dicho gobernador de Búrgos del contexto de la certificacion, volvió á oficiar al alcalde pidiéndole ampliacion de la misma, pido que se acompañe copia de esta segunda comunicacion, así como la contestacion que le dió el alcalde de Miranda de Ebro, íntegra.

Y, por último, que envíe original la solicitud de esos denunciadores, como coronamiento, y para venir en conocimiento de las irregularidades, ilegalidades y falsedades que en estos asuntos aparecen y que en su dia se han de poner en claro, y probarse, para exigir la debida responsabilidad á los agentes del Gobierno, que tienen por norma de su conducta complacer las exigencias de los caciques por absurdas, arbitrarias é inícuas que sean. Y para concluir, deseo remita el Sr. Ministro de la Gobernacion el expediente que existe en su secretaría referente á la revocacion del acuerdo de la Diputacion de Búrgos, que declaró incapaz al Diputado electo D. Sotero Bartolomé.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pondrán en conocimiento del Sr. Ministro los ruegos de su señoría.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Conde de Niebla tiene la palabra.

El Sr. Conde de **NIEBLA**: La he pedido para presentar una exposicion suscrita por la Diputacion provincial de Cádiz pidiendo la rebaja de las cartillas evaluatorias, á fin de proteger la agricultura de la provincia llamada á desaparecer por no poder sostener la competencia con los mercados extranjeros; y ruego á la Mesa se sirva hacer pasar esta exposicion á la Comision de presupuestos.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Vizconde de Campo-Grande tiene la palabra.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Uno de los proyectos de ley que ha de influir en los presupuestos generales del Estado es el de creacion de Administraciones subalternas de Hacienda, y ha de influir hasta el punto de que de su aprobacion ó desaprobacion depende que haya ó no dos millones de pesetas de aumento en la seccion octava, de cuya ponencia estoy encargado; y como hace tiempo que el dictámen sobre este proyecto de ley se halla á la órden del dia, ruego al Sr. Presidente que tenga á bien, cuando lo crea oportuno, y cuanto antes sea posible, ponerle á discusion; porque mientras no se apruebe ó deseche este proyecto, tendremos que discutir esta seccion en condiciones hipotéticas, y para condiciones hipotéticas creo yo que ya tenemos bastante con las del arriendo de la venta de tabacos.

Aprobada esta ley, podríamos durante las vacaciones de Semana Santa, discutir en la Comision esta seccion octava, que al cabo obra piadosa será si la ejercitamos en favor del contribuyente; y de este modo no se podrá acusar á la Comision de presupuestos de

morosidad, ni se nos amenazará con esas sesiones dobles, que suelen proponer aquellos mismos que despues no asisten á ellas; siendo natural que eso suceda, porque los asistentes sabemos por experiencia propia lo perjudiciales que son á la salud, al presupuesto de esta casa, y al buen órden y eficacia de las discusiones, sobre todo cuando se celebran por la noche.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La Mesa tendrá en cuenta los deseos de S. S., procurando conciliar la satisfaccion de los mismos con la de otras necesidades que determinan la preferencia que en su concepto deben tener en el órden de discusion los asuntos pendientes.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Agradezco á la Mesa esta deferencia.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Peralta sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray, provincia de Logroño (*Véase el* Apéndice vigésimoquinto *al* Diario *núm. 48, sesion del 17 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Peralta tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **PERALTA**: Muy pocas palabras, señores Diputados; apenas si se necesita para apoyar la proposicion proporcionar al Congreso otra molestia que la de leer de nuevo el preámbulo que acaba de oir. Se trata de una poblacion tan importante como Ezcaray, que tiene 18 fábricas de tejidos y muchas más de otros productos, y que no puede vivir la vida moderna sin estar en comunicacion y entrar en el concierto de las demás poblaciones comerciales é industriales del resto de España. Con la simple enunciacion de este hecho creo que queda suficientemente demostrada la necesidad de este proyecto de ley.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Se va á dar cuenta de dos proposiciones de ley.»

Leidas las del Sr. Betegón, incluyendo en el plan general de carreteras las siguientes:

De Villarramiel á Boadilla de Rioseco;

De la estacion de Villada á Terradillos, y de Cisneros á empalmar con la de Villalfo á Lagartos.

(*Véanse los* Apéndices quinto y sexto *al* Diario *núm. 55, sesion de 26 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Betegón tiene la palabra para apoyar sus dos proposiciones de ley.

El Sr. **BETEGON**: Voy á pronunciar muy pocas palabras en apoyo de las dos proposiciones de ley, porque realmente los Sres. Diputados comprenderán desde luego la importancia que tienen tratándose de la provincia de Palencia.

En la primera de ellas no se pide una carretera precisamente; se pide la adicion ó prolongacion de una carretera ya incluida en el plan general de 1883; es una carretera importante por la zona que atraviesa; pero uno de sus extremos es un punto aislado (Villarramiel), que apenas tiene vias de comunicacion, y lo que se propone es que se prolongue la carretera hasta Boadilla de Rioseco, á fin de empalmar con la de Sahagun á Saldaña, que es importantísima en la zona de Castilla, y por la que verifican casi todo su tráfico los labradores de aquella region, para trasportar sus productos á las diferentes estaciones de ferro-carriles.

Fundado en estas consideraciones, espero que el Congreso se servirá aceptar la primera proposicion.

En la segunda se propone la inclusion en el plan general de dos carreteras para la provincia de Palencia, que así como por su situacion geográfica, le ha cabido en suerte tener ferro-carriles, tiene la desgracia de estar algo desatendida de carreteras, y resulta que, sin embargo de las varias líneas férreas que atraviesan la provincia, la mayor parte de los pueblos se encuentran incomunicados y no pueden trasportar sus productos á las estaciones del ferro-carril del Noroeste, que es el principal para Castilla, puesto que por él se verifica el tráfico con Galicia y Astúrias. A obviar estos inconvenientes se dirige la proposicion.

Se propone una carretera que, partiendo de la estacion de Villada, una de las más importantes del Noroeste, vaya á empalmar con la de Sahagun á Saldaña, atravesando así una zona importantísima en cereales, y dando á aquellos pueblos que hoy están incomunicados y tienen estancados sus productos la mayor parte del año los medios de comunicacion y de exportacion que tanto necesitan.

Se propone, además, la inclusion en el plan general de otra carretera de la misma provincia, que vendrá á unir otra estacion de ferro-carril con otra zona importante de la provincia; se trata de una carretera que partiendo de la estacion de Cisneros ha de empalmar con la carretera de Villafolfo á Lagartos, quedando así otra zona importantísima de la provincia en comunicacion con el ferro-carril, y pudiendo por este medio trasportar los productos á los centros comerciales.

En estas consideraciones me he fundado para proponer al Congreso la aprobacion de esas dos carreteras.

Yo confiadamente espero que se tomarán en consideracion las dos proposiciones que acabo de apoyar.»

Leidas por segunda vez las proposiciones de ley, y hecha la pregunta de si se tomaban en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Las proposiciones de ley pasarán á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Se va á dar cuenta de otra proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Lastres sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil (*Véase el* Apéndice sétimo *al* Diario *núm. 55, sesion de 26 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Lastres tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **LASTRES**: La proposicion de ley de que acaba de darse lectura afecta á tres problemas de carácter procesal, dos de ellos de gran urgencia y el otro de gravedad, que no pretendo ocultar, pero todos muy dignos de la consideracion de la Cámara.

Es urgentísimo que se pongan en armonía los preceptos que contiene la ley de enjuiciamiento civil con los del Código de comercio vigente, porque se produce el espectáculo de que siendo el Código procesal de 1881, el Código de comercio á que se refiere es el de 1830. El que ahora rige es el de 1886, y contiene disposiciones sustantivas que no están desenvueltas en el Código procesal, resultando verdaderos conflictos, que se reproducen cada vez que en materia de quiebras, de asuntos de jurisdiccion voluntaria mercantil, de procedimiento de apremio en negocios de comercio y otros preceptos que desenvuelve la ley de Enjuiciamiento civil, y que afectan á la vida comercial, tienen que decidir los tribunales, pues estos no encuentran procedimientos acomodados á los principios que el moderno Código de comercio contiene. Por consiguiente, precisa que todo esto se armonice para que cese el actual estado de cosas, que es verdaderamente insoportable y causa gran daño al comercio, que reclama siempre rapidez y seguridad.

Es urgente tambien que se establezca un procedimiento rápido y eficaz para obtener las *litis expensas*, por no existir en la ley precepto alguno que desarrolle el derecho que tiene, sobre todo, la mujer, cuando se ve en la desgracia de litigar con su marido para que se le faciliten los fondos necesarios para su defensa. Así resulta que algunos jueces entienden que esto debe resolverse por los trámites marcados para los incidentes; otros exigen nada ménos que el juicio declarativo; vacilaciones y dudas que solo pueden resolverse de la manera que he tenido la honra de indicar en la proposicion que será ley en su dia si la Cámara la acepta.

Queda un tercer punto de verdadera gravedad, que envuelve una reforma trascendental, pues pretendo que siempre que se dicte un fallo se impongan las costas á la parte que resulte condenada por la sentencia, destruyéndose de esta suerte el precepto de la ley de Partida, que ordena se condene en las costas al litigante temerario. Ese precepto tuvo razon de ser en otros tiempos, pero hoy es insostenible, puesto que una vez dictado el fallo, la justicia declara cuál de los litigantes tiene la razon, y justo es que el que la alcanza la obtenga por completo, y no se dé el espectáculo poco edificante de que reconociendo los tribunales el derecho de una parte, pierda ésta el dinero que le costó defenderse y alcanzar la sentencia.

Las reformas que indico no solo afectan á la Península, sino tambien á las provincias de Ultramar, pues en uno de los artículos de la proposicion pido que las modificaciones que se han de introducir en la ley de enjuiciamiento civil se hagan tambien en el que rige en las islas de Cuba y Puerto-Rico.

Ya que en el banco azul se encuentra mi amigo particular el Sr. Ministro de Ultramar, desearia que, si S. S. no tiene inconveniente, manifestase á la Cámara si tiene alguna dificultad en que esta proposicion sea tomada en consideracion por lo que á las provincias de Ultramar se refiere, al efecto de que en su dia la Comision la examine y pueda presentar á la Cámara un proyecto de ley digno de la consideracion del Parlamento.

Termino rogando de nuevo á la Cámara se digne tomar en consideracion la proposicion que acabo de apoyar.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Por lo que respecta al Ministro de Ultramar, que es á quien S. S. en sus últimas palabras se ha dirigido, no tiene inconveniente en que esta proposicion se tome en consideracion, al objeto solamente de que se pueda estudiar con detenimiento en el seno de la Comision, á cuyas reuniones podré yo asistir, para hacer algunas observaciones relativamente á esta proposicion.

Supongo que por parte del Ministro de Gracia y Justicia no ha de haber tampoco inconveniente en que se tome en consideracion la proposicion de S. S., por lo que respecta á la Península.

Es verdad, que el art. 1.° de esa proposicion, encierra para mí cierta gravedad; pero no gravedad de aquellas que obstan para que pueda tomarse en consideracion una proposicion, sino gravedad que merece detenido estudio y detenida meditacion.

Por todas estas consideraciones, el Ministro de Ultramar, no solamente no tiene inconveniente, sino que ruega á la Cámara que tome en consineracion la proposicion de mi digno amigo particular el Sr. Lastres.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Castellano tiene la palabra.

El Sr. **CASTELLANO**: Siento tener que molestar con un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion.

Hace ya largo tiempo que en la Direccion general de beneficencia existen dos expedientes que afectan vivamente á la Diputacion provincial de Zaragoza. Se refiere el uno de ellos á ciertos bienes legados por D. Mariano Almau á la Casa-Cuna del Hospicio provincial, y que se hallan englobados con la herencia de Doña Julia Abella; y en la imposibilidad por parte de la Diputacion provincial de Zaragoza de deslindar los intereses que pertenecen á la beneficencia provincial de los que corresponden á los herederos de dicha señora, ha celebrado, ó mejor dicho celebró un convenio, por virtud del cual habian de entregar los herederos de Doña Julia Abella un tanto alzado por la parte que corresponde al legado de D. Mariano Almau. En 5 de Febrero de 1886 impetró la Diputacion de Zaragoza la competente autorizacion para formalizar dicho convenio, y esta es la fecha en que ni la Direccion general de beneficencia, ni el Ministerio del digno cargo de S. S. han hecho nada, absolutamente nada, sobre este asunto.

Es el otro expediente referente tambien á la beneficencia provincial. Se trata de ciertos bienes inscritos á favor del hospital de Zaragoza, procedentes de dos legados: uno del Sr. Otal, del pueblo de Gea, en la

provincia de Teruel, y otro del Sr. Arteta, de la provincia de Zaragoza, cuyos bienes debian ser enajenados para atender á las obras del manicomio. Pues bien; en 15 de Octubre, tambien del próximo pasado año, se puso en conocimiento de la Direccion general de beneficencia, á los efectos del art. 1.° de la ley de 21 de Julio de 1880, el acuerdo de la Diputacion para que aquella autorizase la venta de los precitados bienes, remitiéndola á la vez el pliego de condiciones y las bases para la subasta; y este es tambien el dia en que no se ha resuelto nada absolutamente respecto de esta peticion.

Como he tenido ocasion de gestionar en el departamento de S. S. la resolucion de estos expedientes, y veo que son infructuosas mis gestiones, me veo en el caso de rogar á S. S. que adopte las disposiciones convenientes para que se dicte alguna disposicion que ponga término á estos asuntos, porque ya comprenderá S. S. que no es buen modo de fomentar la caridad el retardar indefinidamente la resolucion de asuntos tan sencillos y que no exigen detenido exámen, ó el no resolverlos jamás.

Así, pues, espero que el Sr. Ministro de la Gobernacion no desatenderá el ruego que he tenido el honor de dirigirle, no solo en nombre de la Diputacion provincial de Zaragoza, sino tambien, y principalmente, en nombre de algo más alto: en nombre de la caridad.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Yo no recuerdo que el Sr. Castellano me haya dicho particularmente nada á propósito de esos expedientes, ni de ningunos otros del Ministerio de la Gobernacion; y digo esto, en contestacion á la afirmacion que ha hecho S. S. acerca de la ineficacia de sus gestiones particulares. ¿Se ha dirigido S. S. á mí, para recomendarme que esos expedientes sean despachados con actividad y diligencia? (*El Sr. Castellano*: Pido la palabra.) Porque yo no lo recuerdo, y pudiera acontecer muy bien que S. S. me hubiera hecho esa recomendacion, y que yo no lo recordara. De cualquier manera, á S. S. no ha de extrañarle que le diga que no recuerdo tampoco haber intervenido para nada en esos dos expedientes á que se refiere; pero esto no obsta para que yo tome nota de sus deseos y los ponga en conocimiento del director general de beneficencia, seguro de que serán atendidos muy brevemente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Castellano tiene la palabra.

El Sr. **CASTELLANO**: No deberia sorprenderme que el Sr. Ministro de la Gobernacion no estuviera enterado de los asuntos á que me he referido, porque veo que todos los dias, con asombro de la Cámara, está sucediendo lo mismo en la mayor parte de las preguntas que se dirigen á S. S. Yo deploro que S. S. esté tan mal secundado, que no le den cuenta ni aun de las cartas que se le escriben, porque el Diputado que en este momento tiene el honor de dirigir la palabra al Congreso, despues de haber gestionado inútilmente cerca de los empleados de la Direccion de beneficencia, y cerca tambien del director, á quien escribió hace dos meses una carta, que por cierto no ha tenido á bien contestar, puso hace seis dias en conocimiento de S. S. que tenía que dirigirle una pregunta sobre estos asuntos, incluyéndole dos notas referentes á los mismos y relatándole cuanto acaba de exponer; pero S. S., creyendo sin duda digna de ser imitada la conducta del director de beneficencia, tampoco ha tenido á bien el contestarme. Yo no tengo la culpa de que á S. S. no le enteren de los asuntos del departamento de su digno cargo, y lo único que deseo es, que ahora que se ha podido enterar, cumpla el ofrecimiento que me ha hecho, y que le agradezco de todas veras, de dictar una resolucion en estos expedientes, pues ya comprenderá S. S. que no necesitan un estudio tan detenido que exija seis meses ó un año para resolverse; y en cambio los altos intereses de la beneficencia pública y de la caridad privada exigen que tales asuntos no sufran dilaciones inmotivadas.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Tengo que pedir á S. S. mil perdones, porque S. S. afirma que me ha escrito una carta diciéndome que me iba á dirigir una pregunta (*El Sr. Castellano*: El dia 25 del corriente), y esa carta no ha llegado á mi poder, lo cual no hace el elogio del servicio de Correos. (*El Sr. Castellano*: La envié á la mano.) Pues salvo lo del servicio de Correos, y dirijo el cargo á la persona que debió llevar la carta en cuestion; pero de cualquier manera, cónstele á S. S., y yo le ruego que me crea, que no he recibido semejante carta, porque si la hubiera recibido, tengo la seguridad de que, tratándose de una persona como S. S., yo me hubiera fijado en el contenido de ella, y desde luego me hubiera apresurado á satisfacer sus deseos.

Pero ha dicho S. S. una cosa, de la cual debo hacerme cargo, no porque me ofenda, sino porque necesito contestarla.

Dice S. S., que con sorpresa de todos los Diputados, todos los dias se me dirigen preguntas, y yo me levanto á contestar que no estoy enterado, y que me enteraré. Debo decir á S. S. que la deficiencia que encuentra en mis contestaciones y en las de otros Ministros, consiste en una cosa muy sencilla, y es, que en otros tiempos era práctica dirigirse á los Ministros con alguna anticipacion para notificarles que al dia siguiente, por ejemplo, se les iba á dirigir una pregunta sobre determinado asunto. El Ministro se enteraba en su Ministerio de lo que habia en el particular, y al venir al Congreso podia contestar; pero ahora, que esa costumbre ha caido en desuso, cuando el Ministro de la Gobernacion está en el banco, se levanta un Sr. Diputado, en uso de su derecho, y le pregunta, por ejemplo: ¿sabe el Sr. Ministro de la Gobernacion que en el pueblo de Alberique hay un concejal que no sabe leer ni escribir? el Ministro tiene que levantarse á contestar: pues, señor, no lo sabía. Esto quizás asombre á S. S. y á algun otro Sr. Diputado que ha hecho insinuaciones sobre el particular; pero la cosa no debe causar asombro, ni extrañeza á nadie, porque no hay Ministro, por universal que sea, que tenga conocimiento de cosas tan pequeñas como son aquellas que constituyen generalmente el fondo de todas las preguntas que se le dirigen, sin ponerlas préviamente en su conocimiento.

El Sr. **CASTELLANO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **CASTELLANO**: Desde luego ya comprenderá el Sr. Ministro de la Gobernacion, que ha estado muy lejos de mi ánimo dirigirle censura alguna respecto á la afirmacion que ha hecho de no haber recibido mi carta. Indudablemente es cierto, puesto que S. S. lo dice; yo lo deploro por la secretaría particular de S. S., porque tengo la seguridad de que allí se ha entregado.

Sobre el asombro que causan las contestaciones de S. S. á las preguntas que se le dirigen en la Cámara, ¿qué he de decir yo á S. S.? En este momento no puede referirse á mí, pues que creia que S. S. tenía conocimiento de mi pregunta, toda vez que con seis dias de anticipacion se la habia anunciado, con toda la cortesía que S. S. merece; y como me ha parecido á mí observar en distintas ocasiones que diferentes Diputados han puesto préviamente en conocimiento del Sr. Ministro de la Gobernacion determinadas preguntas, y ya sea por faltas del servicio de correos ó de su secretaría, ó de lo que quiera, á pesar de ello no ha podido S. S. contestarlas satisfactoriamente, por eso he indicado que, con asombro de la Cámara, S. S. no daba cumplida respuesta á ciertas preguntas, que podrán parecer á S. S. desprovistas de interés, pero que, seguramente, á los que aquí venimos á representar á los pueblos no nos parecen así, puesto que todas ellas se refieren, ó bien á extralimitaciones de las autoridades, ó bien á los intereses materiales y morales del país, que todos estamos interesados en defender.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): No he dirigido ningun cargo á S. S. por su pregunta; yo creo que S. S. tuvo la bondad de poner en mi conocimiento, con bastantes dias de anticipacion, la pregunta que habia de dirigirme sobre dos expedientes relativos á la beneficencia de Zaragoza; de lo que yo me he extrañado es de la extrañeza de S. S., porque á ciertas preguntas que se me dirigen, yo no podia dar contestacion en el acto, por tratarse de los asuntos que, aunque importaran á los Sres. Diputados, por ser asuntos realmente importantes en el órden general de la Administracion, no son, sin embargo, de aquellos asuntos de que los Ministros tienen constante conocimiento.

Por lo demás, dice S. S. que varios Diputados han dirigido al Ministro de la Gobernacion preguntas, despues de haberlas puesto préviamente en su conocimiento, con dos ó tres dias de anticipacion, y que sin embargo, el Ministro de la Gobernacion no ha dado contestacion á esas preguntas, al ser formuladas en el Congreso. Es una mera curiosidad que yo tengo: ¿quiere S. S. decirme á qué Sres. Diputados les ha ocurrido eso? (*El Sr. Castellano*: Ya comprenderá S. S. que no puedo entrar ahora en discusiones de esta especie.)

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Alvear tiene la palabra.

El Sr. **ALVEAR**: La he pedido para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion.

No hace muchos dias tuve la honra de llamar la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion acerca de algunos hechos, mediante los cuales, nuestros amigos los conservadores de Valladolid se consideraban, con razon, á mi juicio, verdaderamente molestados. Hice presente á S. S. la forma irregular, anómala y arbitraria en que viene funcionando la Comision provincial de Valladolid, y para demostrarlos, manifestaré á S. S. que D. Francisco Moras, individuo de aquella Corporacion, fué nombrado vocal de la Comision provincial para el tercer turno, es decir, para el turno que comenzó á regir en 1.° de Noviembre último; y á pesar de esta designacion, y á pesar igualmente de lo terminantemente dispuesto en el artículo 13 de la ley provincial, el Sr. Moras ha sido despojado del derecho verdaderamente propio que le concede la ley, á formar parte de la actual Comision provincial. Manifesté á S. S. que el interesado entabló el correspondiente recurso de alzada, y que este recurso, á pesar de la obligacion que tenía el gobernador de haberlo remitido al Ministerio durante el preciso término de ocho dias, dormia tranquilamente, y tengo sospechas de que duerma aún, en el Gobierno civil de Valladolid. Su señoría, sin embargo, manifestándose ignorante, y siéndolo ciertamente de lo que ocurria, me dijo que se enteraria.

Yo no dudo, ni puedo dudar un momento, de que S. S., cumpliendo su propósito y su ofrecimiento, habrá pedido antecedentes al gobernador de Valladolid, y á virtud de estos antecedentes habrá visto que con fecha 7 de Noviembre de 1884 la Diputacion provincial de Valladolid nombró á D. Francisco Moras vocal de la Comision provincial para el tercer turno; es decir, para el que empezó á regir el dia 1.° de Noviembre último, y habrá tenido S. S. conocimiento tambien de que en 19 de Noviembre se presentó el recurso en el Gobierno civil de Valladolid, segun recibo que tengo en mi poder á disposicion de S. S. Y como yo hago la justicia á S. S. de que ni por un momento habrá consentido esta escandalosa situacion, no ya por lo que respecta al cumplimiento de la propia ley, sino además por una circunstancia más grave y más trascendental; es á saber: la nulidad que podrán traer aparejada los acuerdos de una Comision ilegalmente constituida, yo, en virtud de estos antecedentes y sin perjuicio de dirigir otra pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion, segun la contestacion que tenga á bien darme, me voy á permitir hacerle las siguientes: ¿Está dispuesto el Sr. Ministro de la Gobernacion á manifestar al Congreso los antecedentes que le haya suministrado el gobernador civil de Valladolid acerca de este asunto? ¿Está dispuesto su señoría á manifestar al Congreso las medidas que ha tomado para corregir abusos de la naturaleza de los que acabo de relacionar?

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El Sr. Alvear, rindiendo culto á las antiguas y buenas prácticas, puso en el dia de ayer en mi conocimiento la pregunta que habia de dirigirme, y yo, accediendo desde luego al ruego de S. S., y para poder darle una cumplida contestacion, me dirigí al Ministerio de mi cargo preguntando si el gobernador civil de Valladolid habia enviado los antecedentes

que yo le habia pedido hace algunos dias, como consecuencia de la pregunta que el Sr. Alvear me dirigió sobre el particular, y en la seccion correspondiente de política, se me ha contestado que el gobernador de Valladolid no habia enviado aún los antecedentes que yo le habia pedido. En vista de esta contestacion, á las once y media de anoche dirigí un telegrama apremiante á aquella digna autoridad, pidiéndola explicaciones sobre el caso, y rogándola me dijese por qué no habia enviado al Ministerio de la Gobernacion los antecedentes pedidos por el Sr. Alvear. Aún no he recibido contestacion: en el Ministerio, de donde vengo ahora, he dejado el encargo de que si el gobernador de Valladolid contesta en el ínterin, me dirijan el telegrama al Congreso, para poder manifestar al señor Alvear lo que me diga aquella autoridad. Aún no he recibido el telegrama; cuando lo reciba, yo daré á S. S. la contestacion.

El Sr. **ALVEAR**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **ALVEAR**: Para dar gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion por las gestiones que ha hecho en virtud del anuncio de mi pregunta, y sin perjuicio de volver á tratar este asunto si fuere necesario.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Tiene la palabra el Sr. Fabra (D. Gil).

El Sr. **FABRA** (D. Gil): La he pedido con el objeto de presentar al Congreso una exposicion que los tenedores de fondos públicos en Madrid dirigen á las Córtes reclamando contra el impuesto de 1 por 100 que en forma de timbre establece el proyecto presentado por el Sr. Ministro de Hacienda.

Como el asunto es de verdadero interés, y se relaciona con el crédito público, yo ruego, tanto á la Comision nombrada, como al Sr. Ministro, en su dia, que tengan á bien fijarse en las observaciones que hacen los representantes de los tenedores de fondos públicos para que puedan tenerse en cuenta al discutirse y votarse el proyecto de ley á que me he referido.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á la Comision correspondiente la instancia presentada por S. S.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Canido tiene la palabra.

El Sr. **CANIDO**: Para dirigir una pregunta al señor Ministro de la Gobernacion, que creo yo que no es de las que necesitan anunciarse préviamente.

Yo siento molestar á la Cámara con frecuencia respecto á las irregularidades que se vienen cometiendo en la provincia de Orense; pero soy el único Diputado de oposicion de aquella provincia, y pareceria que faltaba al más elemental de mis deberes si yo prestara á esas irregularidades la complicidad de mi silencio.

Recordarán los Sres. Diputados, que pocas tardes hace, al anunciar una interpelacion al Sr. Ministro de la Gobernacion, indiqué incidentalmente y como de paso, el número de Ayuntamientos suspendidos que había en la provincia de Orense; número que causó, me parece, profunda extrañeza en la Cámara, y que, debo hacer justicia al Sr. Ministro de la Gobernacion, pareció tambien excesivo á S. S. Pero el gobernador civil de la provincia de Orense no participa seguramente, ni de la extrañeza del Congreso, ni del asombro del Sr. Ministro, puesto que está enviando delegados á diferentes Ayuntamientos de la provincia, con el propósito evidente de suspenderlos.

Mi pregunta, pues, se reduce á esto: ¿tiene S. S. conocimiento de esto y está dispuesto á atajar este celo por la administracion municipal que se despierta siempre en el gobernador civil de la provincia de Orense en vísperas de elecciones; que ahora se despierta en vísperas de las elecciones municipales, como hace poco se despertó en vísperas de las elecciones provinciales que se verificaron el dia 18 y 20 del actual?

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El Sr. Canido hace afirmaciones extrañas, segun recordarán todos los Sres. Diputados, á propósito de atropellos, de coacciones, de persecuciones de Ayuntamientos y de otra multitud de cosas escandalosas, de que procuro enterarme en seguida, y resulta, por las noticias que adquiero, que el Sr. Canido cuando ménos ha sido mal informado; y hoy se levanta á denunciar grandes irregularidades en la provincia de Orense, afirmando que se mandan delegados á estos y á los otros pueblos. ¿Sabe S. S. á qué pueblos se mandan esos delegados? Si así es, yo rogaria á S. S. que me lo dijese; pero si no quiere decírmelo, tampoco es necesario. Su señoría me pregunta si yo tengo noticia de los delegados que el gobernador de la provincia de Orense ha enviado á varios pueblos, y debo manifestarle que ni tengo noticia de ello, ni necesito tenerla, porque el gobernador puede enviar esos delegados á donde estime conveniente, en uso de sus atribuciones. Me pregunta S. S. á continuacion si estoy dispuesto á atajar el celo del gobernador de Orense en el envío de esos delegados, y contesto á S. S. concretamente que no estoy dispuesto á atajar el celo del gobernador de Orense en el envío de esos delegados, porque al hacerlo está dentro del límite de sus atribuciones.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **CANIDO**: El Sr. Ministro de la Gobernacion ha afirmado que yo he denunciado aquí irregularidades que luego no han recibido comprobacion. No sé á cuáles se refiere S. S., porque las únicas irregularidades que yo he denunciado están plenamente confirmadas. Que la suspension de los Ayuntamientos es cierta, no hay duda de ningun género, pues si S. S. quiere puedo hasta decirle sus nombres; que la Diputacion provincial está mal constituida, eso se verá el dia que venga aquí el expediente; que hay dos concejales á los que se han formado expedientes, esos expedientes vendrán aquí y ya los discutiremos; es asimismo cierto que no se repusieron oportunamente los cinco Ayuntamientos del distrito de Bande y del distrito de Celanova donde se habia de verificar la eleccion de un diputado provincial los dias 18 y 20.

Me pide el Sr. Ministro de la Gobernacion que le diga concretamente á qué Ayuntamientos se han enviado delegados. Yo no tengo aquí las cartas en que

se me dan estas noticias, pero recuerdo tres que son Villameá, Toen y Cortegada, en los cuales están ahora mismo tres delegados, y por cierto que á uno de esos delegados acompañó como auxiliar el secretario de la Junta de instruccion pública, lo que se lo participo al Sr. Ministro de Fomento puesto que está presente.

Dice tambien el Sr. Ministro de la Gobernacion que no está dispuesto á impedir que el gobernador civil de la provincia de Orense siga haciendo la *razzia* de los Ayuntamientos que siguen en pié, porque esto es indudablemente lo que S. S. me ha querido dar á entender. Lo siento por S. S.; me ha quitado S. S. una ilusion, porque yo la tenía respecto á la severidad de principios que entendia profesaba S. S. respecto á la administracion municipal. Por otra parte parecia que habia llegado el momento en que S. S. meditase y se recogiese, porque al decir de las gentes (y claro es que me refiero á su vida ministerial, porque respecto á su vida natural se la deseo á S. S. muy larga), al decir de las gentes, repito, tiene S. S., para valerme de una frase vulgar, la muerte al ojo.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Señor Canido, S. S. comprenderá que eso no es rectificar, que es para lo único que tiene la palabra.

El Sr. **CANIDO**: Era una observacion para impedir que el Sr. Ministro muriese impenitente.

Yo hubiera deseado, créame el Sr. Leon y Castillo, un epitafio glorioso para S. S.; pero los que le estimamos, lo más que vamos á poder hacer en obsequio á S. S. es dejar la lápida en blanco.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El Sr. Canido, por quien yo me he interesado como si S. S. fuera un amigo político mio, se ha propuesto darme un disgusto diario, á propósito de los asuntos de la provincia de Orense; pero una cosa es que S. S. pretenda darme un disgusto, y otra cosa es que yo esté amenazado de muerte. Yo gozo de buena salud; no tengo el rostro hipocrático, ni mucho ménos; por consiguiente, puede S. S. ahorrarse el epitafio, debiendo añadir que todas esas voces que, segun S. S., se oyen á propósito de mi corta vida ministerial, no lo dude S. S., son voces de cuatro serviles.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **CANIDO**: Yo, francamente, Sr. Ministro de la Gobernacion, tengo el mayor gusto en que S. S. permanezca por mucho tiempo en el banco azul; porque, respecto de los Ministros fusionistas, me va pasando lo que á aquella vieja que pedia á los dioses por la larga vida de Neron, temerosa del sucesor, y yo ya tengo miedo al Ministro que suceda á S. S.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Labra tiene la palabra.

El Sr. **LABRA**: En primer término, para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion.

La provincia de España donde ha tomado mayor desarrollo la asociacion cooperativa, es la provincia de las Baleares. En la isla de Mallorca hay una asociacion cooperativa fundada hace tres ó cuatro años, y que tiene una importancia grande, puesto que la componen 356 indivíduos que han dado un desarrollo considerable á las escuelas y á todo lo que va agregado á estas asociaciones de proteccion y educacion de la clase obrera. Sin embargo, parece ser que el alcalde del pueblo de Llunmayor la persigue constantemente, obedeciendo, segun se dice fundada ó infundadamente, al propósito de concluir con asociaciones de esta clase.

Como los alcaldes son delegados del Poder central, y dentro de la esfera administrativa están bajo la inspeccion del Ministro de la Gobernacion, yo me permito excitar á S. S. para que tome exacto conocimiento de lo que pasa respecto de la Sociedad cooperativa de Llunmayor, vea si es cierto este propósito del alcalde, y en el caso de que sea cierto, ponga el remedio necesario á este mal, para que aquella Sociedad cooperativa tome el desarrollo que realmente merecen los grandes esfuerzos de los asociados. Cuando S. S. haya hecho la recomendacion que yo le ruego que haga al alcalde para que no moleste á los indivíduos de esa Sociedad, veremos si el alcalde se corrige; y si no se corrige, haremos materia de un brevísimo debate lo que está sucediendo en la isla de Mallorca respecto de todas las asociaciones cooperativas.

Despues tengo que presentar al Congreso una exposicion que le dirigen los maestros de instruccion primaria, directores de Escuelas municipales de la provincia de Matanzas, los cuales congregados expresamente para ello, solicitan del Congreso adopte cuando llegue el momento oportuno, y de toda suerte recomiendan al Sr. Ministro de Ultramar, por los medios que el Congreso tiene, algunas medidas importantísimas, como son: que los profesores de instruccion pública sean considerados como funcionarios del Estado, con todos los requisitos y derechos que á estos corresponden, que se creen en Cuba las Escuelas normales que la ley determina, que se implanten en aquella isla todas las disposiciones que sobre inspectores de instruccion pública están vigentes en la Península, y que se funde una Escuela de sordomudos y ciegos. Al mismo tiempo que la presento al Congreso, porque á él viene dirigida, la recomiendo al Sr. Ministro de Ultramar para cuando traiga los presupuestos de la isla de Cuba.

Para terminar, voy á hacer una pregunta concreta al Sr. Ministro de Ultramar.

Por la irregularidad del debate de ayer y por hallarme fuera de aquí en el momento en que S. S. usó de la palabra, no pude darme exacta cuenta de una afirmacion que ha constituido la base de los comentarios de la mayor parte de la prensa política de Madrid, sobre todo de la prensa oficiosa.

He leido los periódicos, y al concederme el señor Presidente la palabra estaba leyendo el discurso de S. S., y encontraba cierta vaguedad que pide una explicacion de parte del Sr. Ministro, y ruego á S. S. que la dé.

Al parecer, S. S. anunció que trataba de aplicar á la provincia de Puerto-Rico la rebaja del 20 por 100 en los derechos de exportacion; yo quisiera saber si S. S. tiene este propósito, porque la situacion de Puerto-Rico es cada vez más grave, y aparte de que esa provincia está al borde de su ruina, la sucede lo peor que puede suceder, y es, que nadie se ocupa de ella, y todo el mundo dice que lo grave es lo que pasa en Cuba, y que el estado de Puerto-Rico no tiene

comparacion con el de la gran Antilla. Esto es completamente inexacto, y yo lo afirmo ahora y adelanto esta idea para cuando llegue el debate que se anuncia, porque la situacion de Puerto-Rico es grave.

Ahora bien; yo tenía el propósito de presentar una proposicion de ley autorizando al Sr. Ministro de Ultramar para que hiciese la rebaja del 20 por 100 en los derechos de exportacion en Puerto-Rico, de la propia suerte que lo ha podido hacer S. S. respecto de Cuba, porque para ello estaba autorizado, y de igual forma que lo ha hecho respecto de Filipinas, porque se creia, á mi juicio equivocadamente, con facultades suficientes para ello. Ahora bien; ni á mí me gusta el sistema de las autorizaciones, ni soy el Diputado llamado á presentar votos de confianza á los Gobiernos; por eso me alegraria de que el Gobierno, por su propia iniciativa, realizara esta reforma. De modo que mi pregunta puede concretarse en estos términos: ¿es exacto que el Sr. Ministro de Ultramar tiene el propósito de realizar la rebaja de 20 por 100 en los derechos de exportacion en la isla de Puerto-Rico, para que aquella desgraciada isla no quede en una injusta y deplorable situacion respecto á la de Cuba y á las islas Filipinas?

Espero la contestacion que S. S. se sirva darme.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Cuando llegue á mis manos la instancia que el señor Labra acaba de presentar al Congreso, yo tendré muy en cuenta la recomendacion de S. S. y la justicia que pueda asistir, como yo supongo, á los firmantes de la exposicion.

Respecto á la pregunta que me ha dirigido el señor Labra, debo decirle que este es un compromiso que yo he contraido terminantemente en las Córtes, contestando hace quince ó veinte dias al Sr. Usera, Diputado por Puerto-Rico, á quien dije que no podia llevar por mi sola iniciativa la rebaja del 20 por 100 de los derechos de exportacion á Puerto-Rico como lo habia hecho respecto de Cuba, porque para esto me autorizaba la ley; pero que yo traeria la rebaja consignada en los presupuestos de la isla de Puerto-Rico, y si el Parlamento la aceptaba, yo me daria por muy contento y por muy satisfecho. Creo que esta contestacion terminante bastará á S. S.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La exposicion pasará á la Comision de peticiones.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Aunque al Sr. Castellano le sorprenda, yo no sé lo que pasa á la Sociedad cooperativa de Llunmayor; pero prometo al Sr. Labra que me he de enterar, que he de preguntar al señor gobernador de las islas Baleares lo que ocurra con aquella Sociedad, y en seguida resolveré lo que crea más justo.

El Sr. **LABRA**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **LABRA**: Agradezco mucho las buenas disposiciones del Sr. Ministro de la Gobernacion relativas á la Sociedad cooperativa de Llunmayor, y no ménos agradezco las del Sr. Ministro de Ultramar en cuanto á la exposicion de los maestros de instruccion pública de Matanzas.

Por lo que al otro punto se refiere, declaro con toda franqueza que no me doy por satisfecho, y la razon es muy clara. El Sr. Ministro de Ultramar anuncia para cuando venga el presupuesto de Puerto-Rico la rebaja del 20 por 100 en los derechos de exportacion que paga dicha isla, pero resulta que los decretos que acaban de publicarse traen aparejada la rebaja efectiva desde el corriente mes de Marzo para Cuba y Filipinas; y como desde Marzo hasta 1.° de Julio se ha de seguir cobrando el completo de los derechos en Puerto-Rico, resulta que la pequeña Antilla no solamente continuará sufriendo las consecuencias de su triste situacion sino que además tendrá la desventaja de que las demás provincias ultramarinas disfrutan el privilegio de una rebaja que por el pronto no alcanza á Puerto-Rico.

De modo que lo justo y equitativo sería que en vez de esperar á la aprobacion de los presupuestos el Sr. Ministro de Ultramar trajese inmediatamente un proyecto de ley para recabar de las Córtes una autorizacion semejante á aquella en cuya virtud ha decretado la rebaja de derechos en Cuba. Entre tanto, Puerto Rico, y ya lo discutiremos, se encuentra en un estado de próxima ruina, y temo que podamos llegar á encontrarnos en una situacion muy difícil si vamos dejando pasar un dia tras otro para aplicar remedios que con tanta urgencia reclama el estado de la Isla.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): No he podido hacer lo que S. S. desea, porque no estaba autorizado para ello. Lo estaba solo para rebajar los derechos de exportacion respecto á la isla de Cuba, y he podido hacerlo tambien en cuanto á los azúcares de Filipinas porque para ello tenía el Ministro de Ultramar autoridad suficiente.

Como los presupuestos han de venir inmediatamente, tan pronto como sea posible, yo se lo aseguro á S. S., pensaba traer en los presupuestos esa rebaja, y esperaba para ello á presentar los presupuestos con tanto más motivo, cuanto que S. S. sabe perfectamente que esa rebaja respecto á Puerto-Rico, tratándose solo del azúcar, no representa gran cosa. Es una cosa, no diré insignificante, pero poco ménos; esto no influye en nada, por de pronto, en remediar ninguno de los males que aquejan á aquella isla, males que deben ser atendidos por las Córtes y por el Ministro de Ultramar.

Ofrezco á S. S., como dije á los Diputados de Puerto-Rico que se dieron por satifechos con esa declaracion, que traeré la rebaja en los próximos presupuestos. Si estos se retardaran, que no se retardarán, presentaria á las Córtes un proyecto de ley; pero es inútil presentarlo ahora porque en su discusion emplearíamos el tiempo que falta para presentar los presupuestos.

De todos modos, si S. S. y los Diputados por Puerto-Rico, que, repito, se dieron por satisfechos con mi contestacion, tuvieran por conveniente presentar una proposicion de ley, el Ministro de Ultramar no tiene, por su parte, inconveniente alguno en que eso se haga.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Continúa el debate del dictámen sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 del actual*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem, y* Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem.*)

El Sr. Laviña tiene la palabra para consumir el segundo turno en contra de la totalidad.

El Sr. **LAVIÑA**: Señores Diputados, no podria levantarme en este momento ni en ningun otro, ni pronunciar ante vosotros palabra alguna, sin apelar, en primer término, á vuestra ejercitada benevolencia, y sin rogaros que me la otorgueis en la medida mayor que os sea posible; que en todo ese grado la necesita quien como yo viene á estas discusiones falto de costumbre, pobre de palabra, y lo que es peor para mí, sobrado de temor y de desconfianza. Domíname ésta más aún, en la ocasion presente, al considerar la brillantez con que este debate se ha iniciado, no solo por el interés de la materia debatida, sino por la autoridad y la elocuencia de los oradores que en él han tomado parte. Por estas razones, os suplico que os hagais cargo de cuán imperiosa es para mí la necesidad con que os pido me oigais con benevolencia, y apreciándola vosotros, quedará descartado lo que á mi persona se refiere, y podré yo decir que al pedírosla, cumplo un grato deber de cortesía y os rindo un tributo de merecido respeto.

La cuestion que se plantea en el dictámen de la Comision y en el proyecto de ley presentado por el Gobierno, es complicada y difícil, y como todas las que afectan á los intereses generales del país, tiene diversos y variados puntos de vista que ya han sido traidos al debate, primero por el Sr. Celleruelo, despues por el Sr. García San Miguel, y, últimamente, por la autorizada y serena palabra del Sr. Nicolau; pero entre todos esos puntos de vista no hay uno solo que sea doctrinal y de carácter político. Yo vengo, pues, á tratar una cuestion que no es cuestion de dogma; una de esas cuestiones que, por su propia índole, entran de lleno en el terreno del libre exámen y caben holgadamente en la esfera de la discusion racional.

A examinarla libremente y á discutirla sin prevencion de ninguna especie vengo aquí; y dada la índole de la cuestion, comprendereis que puedo hacerlo en el sentido que á hacerlo voy, desde el modesto puesto que ocupo en las filas del partido liberal, honrándome mucho en ocuparle; y al mismo tiempo debo decir, que por la naturaleza de la cuestion, no vengo á dirigir ningun cargo contra el Gobierno de S. M., ni contra el Sr. Ministro de Ultramar, directamente responsable del proyecto que se debate, puesto que con su firma lo autoriza; y diré, que dejando á un lado aquella leal simpatía que yo profeso al señor Ministro de Ultramar, no puedo venir á censurar á quien no me inspira otra cosa que la más sincera admiracion y el más profundo respeto, que á todo esto, y mucho más, es S. S. acreedor por las prendas de su carácter, por sus méritos y por sus servicios.

Y conste, Sres. Diputados, que estas no son salvedades ni preludios de censura, ni contrapeso anticipado de ataques, ni mucho ménos recursos oratorios, porque yo estos recursos no los conozco sino de nombre; manifiesto sencillamente lo que pienso y siento, sin que por ello quiera decir que sobre la cuestion que se debate haya yo de tener los mismos puntos de vista que el Gobierno y la Comision, porque de tenerlos no me levantaria á combatir el proyecto. Hay, sí, una diferencia de apreciacion modesta, por ser mia; yo no la quito ni la añado importancia, pero séame permitido decir que esta diferencia de apreciacion cabe holgadamente dentro de aquella que en un discurso admirable, como lo son todos los suyos, llamaba el señor presidente de la Comision, *sumision racional.*

Nada nuevo voy á aportar, ciertamente, á la discusion; su materia ha sido objeto de polémica, hace tiempo entablada y sostenida en la prensa, y motivo de preocupacion para todos los espíritus en todos los círculos y en todas las esferas.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Perdone S. S., que solo le interrumpo para hacerle observar que los taquígrafos no le oyen bien, por si S. S. tiene á bien bajar algunos escaños para estar más cerca.

El Sr. **LAVIÑA**: Haré lo posible, Sr. Presidente, por alzar la voz más bien que por cambiar de este sitio, que me sería más difícil, y agradezco á S. S. la advertencia que se ha servido dirigirme.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Pues como guste S. S.

El Sr. **LAVIÑA**: Esta cuestion, Sres. Diputados, ha sido ya largamente debatida; esta cuestion ha excitado en la opinion movimientos en uno ó en otro sentido; movimientos simpáticos ó adversos para la solucion que respecto á la reorganizacion de los servicios marítimos postales se encierra en el proyecto de ley, y en el dictámen que le ampara ó patrocina.

Se han dirigido (y así se ha dicho desde el banco de la Comision, y me importa muchísimo recoger esto, porque interesa grandemente á mi libre posicion en el debate), se han dirigido al Gobierno de S. M. y á las mismas Córtes gran número de excitaciones, de felicitaciones y de apelaciones favorables al pensamiento del Gobierno; otras han sido dirigidas en sentido contrario, y yo no vengo aquí á hacerme eco de las primeras ni de las últimas; quiero solo hacer constar que entiendo que el digno indivíduo de la Comision que se amparaba en que la opinion pública se habia pronunciado en favor del proyecto sometido á la discusion, el digno indivíduo de la Comision que así lo hizo, creo y estoy seguro que no podia con ello hacer otra cosa sino repetir aquí un eco que sonaba simpático á sus oidos: que no tienen otra trascendencia esas exposiciones; y así lo digo, porque como este género de debates suele á veces apasionarse, conviéneme en gran manera dejar aquí sentado que no puede admitirse ni puede ser cierto lo que con dolor he leido en algun órgano de la prensa periódica; que este asunto estaba ya pasado en autoridad de cosa juzgada. Si así fuera, mucho tendríamos que sentir por los fueros de la independencia de nuestro juicio y por los fueros de la independencia del Parlamento.

Se ha dicho tambien por el digno indivíduo de la Comision, que en ese banco habia representantes de todos los grupos monárquicos de la Cámara. Creo, Sres. Diputados, que lo de monárquicos, ni de cerca ni de lejos se roza con el asunto que se discute; y no

insisto sobre el particular, porque fuera de sazon yo no soy amigo de alardear de mis convicciones. Bien sentadas están, y no creo que nadie dude de ellas; del mismo modo que yo no dudo de lo que los demás afirman bajo su honrada palabra. Yo creo que el digno indivíduo de la Comision, más bien que grupos monárquicos, quiso decir grupos políticos; y en este sentido conviene observar, que aunque en el banco de la Comision hay indivíduos de diferentes grupos políticos de esta Cámara, no creo que hayan ido á ese puesto con la representacion política de los grupos á que pertenecen, y así lo creyó tambien el mismo indivíduo de la Comision que de ese modo se expresaba, porque dijo despues que la mayoría en este asunto era libre para votar ó no votar el proyecto, si bien afirmaba que esto lo decia por su propia cuenta; yo tambien tengo la misma opinion, y me felicito que una persona de tánta autoridad, y que además conoce muy á fondo el asunto, haya podido formar ese juicio, que, expresado por mí, si no hubiera sido impertinente, hubiera sido poco autorizado.

Del mismo modo que la mayoría es libre para votar en esa cuestion, yo creo que lo son los indivíduos de los diversos grupos que hay en el banco de la Comision. Siento verdaderamente la ausencia del Sr. Puga, representante del partido liberal reformista, y la deploro porque con su palabra elocuente hubiera ilustrado en gran manera este debate. Pero yo creo que el Sr. Puga tiene en ese banco una representacion respetabilísima, que es su representacion personal, porque ciertamente no puedo creer que tenga la representacion del partido liberal reformista, porque la representacion que trajo á ese banco el Sr. Puga, durante el largo período que ha pasado en la germinacion de ese dictámen, ha podido ensancharse y adquirir una extension que no tuvo al principio.

Pero aparte de eso, el partido liberal reformista yo creo que está á punto de todo ménos de declararse ministerial; su conducta está bien sentada; nos combate con denuedo; nos combate con gallardía, y por tanto, no viendo yo en este proyecto ningun sortilegio ni conjuro que pueda hacer á ese partido cambiar de opinion, creo que en ese banco está la representacion del Sr. Puga, su propia y respetabilísima representacion personal, pero no la representacion del partido liberal reformista, que es imposible que, por obra y gracia de este proyecto, se haya podido convertir ese partido de combatiente denodado, en admirador pasivo.

En cuanto al partido conservador, tiene en el banco de la Comision representante dignísimo, que ha pasado por elevados puestos, merced á méritos que yo reconozco, y me encuentro satisfecho de poder reconocer en esta ocasion; pero el partido conservador, si bien su prensa más autorizada ha defendido este proyecto con tal calor y en términos tales, que pudiera calificársela de *archi-ministerial*, sabeis todos que últimamente ha abandonado aquella actitud conocida con el nombre de benevolencia, que por cierto fué motivo de que se le dirigiesen invectivas, así como al partido cuya bandera me honro yo en seguir. Y le habeis visto en la discusion del proyecto sobre arrendamiento del tabaco y en la de la ley de asociaciones esgrimir sus armas poderosas por la voz de sus más elocuentes oradores. No creo, por tanto, señores Diputados, que en este proyecto de ley haya motivo para que cambie la actitud del partido conservador, y lo más que puedo creer, es que en estos momentos lleva el Sr. Fernandez Villaverde la representacion de su partido, para que desde el banco de la Comision exhale, por la voz elocuente de S. S., la benevolencia conservadora el último suspiro. Si es así, Sres. Diputados, yo me felicito de ello, no porque menosprecie la benevolencia conservadora, sino porque cuando así lo hace ese partido, conveniente le será, y en estas contiendas, la conveniencia que más nos puede satisfacer, es la conveniencia del adversario. En este sentido, que no en otro, me felicito de ello.

Sin embargo, Sres. Diputados, reformistas y conservadores hay en ese banco; en él hay indivíduos de la mayoría á que me honro en pertenecer; y yo digo: algo habrá en ese proyecto, algun punto de vista habrá que justifique que los que de tan distinta manera piensan y de tan distintos campos vienen, puedan estar ahí juntos y reunidos, y esto explicará que los que bajo la misma bandera militamos, podamos tener en esta cuestion opuestos y contradictorios puntos de vista. Puntos generales de forma, ninguno encuentro en el proyecto que pueda explicarme esta conjuncion de opiniones diferentes; de fondo, uno solo. En el proyecto que discutimos lo que se hace en primer término es constituir, acrecer y aumentar un privilegio. Sabeis todos que nuestros servicios postales marítimos eran de antiguo explotados por dos Compañías; y que por conveniencia de ellas ó por causas que no es del momento dilucidar, vinieron á concentrarse esos servicios para su explotacion en manos de una de ellas, y sabeis que este género de privilegios cuando se reunen se acrecen, más que por la suma de sus miembros, por el hecho de su concentracion en una sola mano, porque el privilegio, lo es más por las limitaciones que impone, que por su esencia propia.

La constitucion de un privilegio, la concentracion sobre este privilegio de otro nuevo, el aumento de ese privilegio en extension é intensidad; ese es el carácter distintivo de este proyecto de ley. Ahora bien, ¿vivimos en tiempos en que los privilegios puedan ser constituidos á no imponerlos la urgencia y la necesidad? No; en la esfera del derecho los privilegios desaparecen, porque el derecho no admite limitaciones en su esencia, y sí solo en su ejercicio; y el ejercicio del derecho va cada dia teniendo ménos limitaciones; el ejercicio de los derechos cada vez se extiende más, y este es principio de nuestra bandera y en él estamos todos conformes, unos por querer llevar mas allá esos límites, y otros porque solo aspiran á consolidar ese ensanche de límites que hemos podido conseguir. Perdonadme que diga nosotros; soy indivíduo de un partido, y hablo como representante de una colectividad.

Cuando esto ocurre con los privilegios del ejercicio del derecho, no es lógico que se creen nuevos privilegios para la explotacion de los intereses.

Lucha esto, no ya diré con las ideas liberales, sino con las ideas modernas que están en la atmósfera que todos respiramos, y prueba de esto teneis en que vivimos en un siglo, en una época que ha abolido las vinculaciones y ha impulsado la desamortizacion.

Los privilegios como el que se constituye en este proyecto de ley que afectan á la explotacion de los intereses, al capital si quereis, al desarrollo de las fuerzas vivas de la Nacion, han podido reconocer en su orígen una causa de conveniencia, pero por su concentracion yo puedo decir que constituyen un

verdadero peligro: porque esos privilegios que así depositan en manos de una sola entidad las fuerzas vivas del país, que de esas mismas fuerzas vivas y de todas las fuerzas morales y materiales del país se alimentan, puede llegar un dia en que, robustecidos con ellas, sientan bastante vigor en sus miembros para oponerse al desarrollo de esas mismas fuerzas; y por eso, en todas partes, cuando esos privilegios se han constituido, han tenido un desarrollo natural como le tienen todos los organismos, pero ha llegado el dia en que ha sido preciso limitarlos.

Ese dia ya pasó en nuestra Patria; no habia ya necesidad de aumentar los privilegios; hubiera sido más conveniente mantenerlos respetando un organismo que en su tiempo prestó servicios; para lo que no veo razon es para que todas las fuerzas de la Nacion se pongan en manos de un solo organismo por respetable y vigoroso que sea.

Este es el punto de vista general que me obliga á combatir como indivíduo de un partido liberal el proyecto de ley que debatimos. Este punto de vista no puede haber pasado desapercibido para los dignísimos indivíduos de la Comision; seguro estoy de que al firmar este dictámen, pensando en estas mismas consideraciones que yo expongo, los indivíduos de esa Comision puesta la mano sobre su pecho dirian: «Verdad es que todos somos liberales, pero en la ocasion presente ciertamente que no lo parecemos.» Por eso me explico que del pensamiento capital del proyecto del Gobierno haya quedado tan poco, que no puede ser ménos, en la parte preceptiva del dictámen de la Comision.

El Sr. Ministro de Ultramar acudió á las Córtes solicitando autorizacion para ratificar un contrato, ó lo que es lo mismo, pidiendo la sancion legal del privilegio; y la Comision, haciendo desaparecer la idea de que fuera necesaria esa autorizacion, no habla de ella siquiera en los artículos del dictámen; lo que hace es sencillamente lo siguiente. Recoge de este proyecto lo que puede afectar al presupuesto del Estado, propone que se autorice al Gobierno para determinados gastos anuales, y esas cantidades, despues, en otros artículos, las descompone en sumandos que han de afectar al presupuesto de la Península, al de Cuba y al de Puerto-Rico; esto es lo que queda del pensamiento del Ministro en la parte preceptiva del dictámen. Por eso, señores de la Comision, si el Congreso vota este proyecto (que yo lo sentiré muchísimo), no os dirá si habeis acertado ó dejado de acertar; lo único que os dirá es que habeis sumado bien.

Al principiar la discusion de este proyecto, manifestaba el señor presidente de la Comision que habiá en el contrato sobre que el proyecto versa, algo que era materia muy pequeña para la deliberacion de las Córtes; manifestaba que de las bases del contrato solo constituian materia de discusion las estipulaciones económicas.

Pues bien; esas estipulaciones económicas no están en la parte preceptiva de vuestro dictámen; esas estipulaciones económicas están en el contrato; contrato que no discutiríamos, ni de cerca, ni de lejos, ni directa, ni indirectamente, si no hubiera sido por la prevision y por el acertado acuerdo que el señor Presidente del Congreso tomó al empezar esta discusion, de que pudiera ser discutido el contrato indirectamente por medio de enmiendas. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Nadie se ha opuesto á eso.) La Comision podrá no haberse opuesto á ello ciertamente; pero no ha realizado su deseo en la parte preceptiva de su dictámen. (*El Sr. Marqués de Teverga*: No se trata de eso. Ya se lo diré á S. S.) Tendré mucho gusto en oir al Sr. García San Miguel. Yo no hago más que manifestar apreciaciones mias que tienen muy poca autoridad; pero como se apoyan en hechos, toman la autoridad de los hechos y no la que yo pudiera prestarles, que no es ninguna. Para llevar á vuestro dictámen las estipulaciones económicas del contrato, pudiérais haber hecho lo que hizo el Ministro francés de Correos y Telégrafos al presentar á la Cámara de la vecina República el proyecto de ley referente á la ratificacion del contrato celebrado con las Mensagerías marítimas francesas. En los artículos de ese proyecto de ley, de un modo terminante se aprueban las estipulaciones económicas del contrato contenidas en los artículos que se citan.

De esta manera hubiérais traido directamente á la discusion y hubiérais sometido al acuerdo del Congreso las estipulaciones económicas del contrato. Y ya que del contrato vengo hablando tanto, séame permitido preguntar si esto, que yo no sé si es contrato ó convencion, ha llegado á ser una escritura pública obligatoria. Si lo es, me permito temer que pueda en el dia de mañana haber algun conflicto entre un precepto legal, una obligacion legal, sentada en un contrato elevado á escritura pública, y otro precepto legal que sea una ley votada por las Córtes. Si es escritura pública, entiendo que no la debemos discutir; y si no es escritura pública, no me explico por qué habeis tenido tantos temores para introducir en el proyecto las ligeras modificaciones que habeis introducido, porque habeis tenido que buscar la conformidad de la Compañía Trasatlántica; y lo advierto, porque como pudiera suceder que de esta discusion resultase la necesidad de la modificacion de algunos artículos del contrato, no entiendo yo que sería correcto, ni se me ocurre cómo se podria verificar, el que el Congreso hubiera de entenderse con la Compañía Trasatlántica por medio de alguna especial plenipotencia. Pero va unido, Sres. Diputados, y esto lo siento muchísimo, va unido al nombre de este proyecto el nombre de una Empresa, el nombre de una Compañía; y séame permitido decir de paso, que yo he de pronunciar ese nombre, no por culpa mia, sino porque en el proyecto de ley se consigna; que yo pronunciaré ese nombre, como pronuncio todos, con respeto; pero aquí no vengo á dirigir censuras, ni á hacer elogios de la Compañía Trasatlántica.

Si esto procede ó no procede, si es preciso hacerlo, mucho lo sentiré; pero tened entendido que esa no fué nunca mi intencion. Pudiérais haber evitado ese peligro, y pudiérais haber evitado que se haya dicho en esta Cámara que de labios españoles no podian salir ataques á la Compañía Trasatlántica. De labios españoles y de labios de los Diputados de la Nacion, pueden salir juicios sobre todo lo que á la deliberacion del Congreso venga sometido. Pudiérais haberlo hecho, y aun estais á tiempo de hacerlo (yo os lo ruego humildemente) de una manera sencillísima: dejando á un lado todas esas que pudieran ser pequeñeces, recogiendo la parte esencial de las estipulaciones que afecten al desarrollo y á la naturaleza de los servicios, las que afecten á los sacrificios que el Estado se imponga; haciendo con eso unas bases generales para la contratacion. Hecho de esta manera, no se nom-

braria de cerca ni de lejos una ú otra entidad, que pudiera ser despues explotadora de un servicio; hecho de esta manera, la discusion sería más ámplia, más fácil, más natural, más despejada; hecho de esta manera, en último término resultaria una autorizacion para contratar con arreglo á ciertas bases, autorizacion que yo estoy seguro que nadie en la Cámara, y muchísimo ménos el humilde Diputado que os dirige la palabra, hubiera negado al Gobierno y al Sr. Ministro de Ultramar.

Esta hubiera sido la manera recta y más clara y más provechosa de discutir esta cuestion. Ejemplo os ha dado el Sr. Ministro de Hacienda al presentar el proyecto de ley sobre arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco, ejemplo que aún podeis seguir. ¿No le seguireis? Pues esto es lo que yo siento. Por no seguir ese ejemplo, voy á entrar en la discusion en el terreno en que la habeis colocado. Y basta con estas consideraciones generales para dejar plenamente definida, descubierta y despejada mi posicion en este debate. A mí me interesa hacerlo.

Ahora voy á entrar en materia, y no tengo otro propósito que haceros presentes algunas modestas observaciones mias; voy á hacerlas presentes, señores Diputados; vosotros juzgareis. No he de hablar, Sres. Diputados, porque ya lo ha hecho con muchísima elocuencia mi querido y particular amigo el señor Celleruelo; no he de hablar de la importancia que este proyecto reviste en sí; no he de deciros ni repetiros (porque no tengo para ello, no ya la elocuencia, pero ni siquiera la precision de palabra que sería necesaria), no he de deciros que con este proyecto de ley se relacionan todos los intereses de la Nacion, desde los intereses del Gobierno, desde los intereses de nuestra futura grandeza, hasta los más particulares intereses, hasta los más humildes intereses del individuo, hasta el cambio de noticias que exigen el cariño, el afecto, la familia, la amistad; todo se relaciona con este proyecto. ¿A qué, pues, he de detenerme en encareceros su importancia, si de ella estais todos persuadidos? Lo que sí tengo que deciros, es que por medio de este proyecto se establece, por un largo período de tiempo, un agente único para sostener todo ese comercio moral y material, para alimentar todas esas esperanzas y para sostener todas esas realidades.

Este único agente será el contratista de los servicios postales marítimos sobre que este proyecto de ley versa; ese único agente, si me permitís concentrar mi pensamiento en una sola frase, ese único agente ha de ser por un largo período de tiempo *señor de vidas y haciendas* de un grandísimo número de españoles, y ha de ser á veces señor de los destinos de la Nacion misma. Por lo tanto, Sres. Diputados, es preciso, es indispensable reducir el imperio de ese señorío por medio de alguna garantía, por medio de algo que nos asegure el que en una sola mano estén entregados, sin peligro, todos esos intereses. Garantes ó fiadores de este señorío en la realizacion de los servicios postales marítimos, ya sabeis quiénes son: el aire y el mar, más que la voluntad, más que el deseo, más que el valor de los hombres. Por consiguiente, lo que interesa en primer término es reducir al menor espacio de tiempo que sea posible, el imperio de garantías que son tan mudables. Esto se consigue, Sres. Diputados, con comunicaciones rápidas, rapidísimas, ya que por la naturaleza especial de los servicios, y por consideraciones que al Estado se imponen, no pueden ser comunicaciones frecuentes y diarias.

De no ser frecuentes, han de ser más rápidas, y por consiguiente, Sres. Diputados, bajo este punto de vista esencial á los intereses que con este proyecto de ley se han de atender, bajo este punto de vista esencial, la velocidad es el factor de mayor importancia. Tiene tambien importancia bajo otro punto de vista que vosotros conocereis mejor que yo, porque soy en esta materia incompetente; tiene importancia tambien, porque como se trata de comunicaciones marítimas que con buques se han de desempeñar, sabeis todos perfectamente que en los tiempos que corren, la arquitectura, la construccion naval, ha sufrido una verdadera trasformacion; que la velocidad ha llegado á ser el signo característico de la bondad de los buques, y que por tanto, á ella se subordina todo, lo mismo en las construcciones navales militares que en las civiles, ó si no se subordina, por ella se determinan, casi en la generalidad de los casos, todas las demás condiciones que los buques han de tener.

Por lo que á la explotacion de los servicios afecta, ya se ha discutido algo, y ya sabeis todos tambien por aquella misma discusion, que para el contratista de estos servicios mayor ó menor velocidad supone, en gran medida, mayor ó menor gasto en la explotacion. Por tanto, puede decirse que en este asunto y en los tiempos presentes, el problema de la navegacion es pura y simplemente el problema de las velocidades. Este es el problema primero, esencial y capital que hay que resolver en este proyecto de ley; pero este problema, Sres. Diputados, en el dictámen de que se trata se ha planteado mal, y por tanto no ha podido resolverse bien. Se ha planteado mal, porque se ha planteado estableciendo una escala gradual de velocidades, un aumento de velocidad que implica dudas, y que implica por lo ménos retraso de lo que para el Estado puede ser conveniencia del servicio. La escala gradual de velocidades, Sres. Diputados, es un principio verdaderamente original; es un principio que, en la corta materia que yo he tenido para poder estudiar este asunto, no he visto consignado en ninguna parte, y aún os declaro más; aún os declaro que yo no tengo una imaginacion fértil; pero por muy fértil que la tuviera, seguramente que no se me hubiera ocurrido.

La escala gradual de velocidades debe significar, sin duda, el deseo de que en la explotacion de los servicios no se impongan desde el primer momento al contratista todos los gastos que tenga que desarrollar en lo sucesivo: y yo admitiria esto, siempre que á esta escala gradual de velocidad acompañase una escala gradual de subvenciones; pero como no la acompaña, resulta, Sres. Diputados, que para el contratista empiezan las obligaciones tímida y gradualmente, y para la Nacion empiezan en su grado máximo, y que por consiguiente, el Estado celebra un contrato nuevo, haciendo todos los sacrificios en su grado mayor desde el primer momento, mientras que el contratista puede decirse que aún vive dentro del anterior contrato, puesto que de él es de presumir que se derive esa necesidad de que las velocidades que se le exigen no las establezca desde un principio en el grado que se aprecie conveniente. Ya discutiré ese grado, pero entre tanto, no me explico ni explica el proyecto de ley qué razon ha podido haber para esta timidez al exigir al contratista, y para esta decision al exigir al Estado.

Por otra parte, Sres. Diputados, todos pensareis que una escala gradual de velocidades deberia establecerse para servicios nuevos. Pues no es así. Servicios nuevos crea el contrato en Marruecos, en Fernando Póo y en Buenos-Aires, líneas desconocidas, inabordadas hasta ahora por Empresas de comunicaciones regulares. Quizá el servicio de Buenos-Aires no sea nuevo, pero yo me refiero á comunicaciones oficiales. Pues bien, estos servicios nuevos se establecen con una velocidad mayor ó menor, con la velocidad que se ha creido conveniente; pero esta velocidad rige desde un principio, y en cambio, para los servicios de las Antillas y de Filipinas, conocidos y explotados desde hace muchos años por la propia Compañía, que, segun vuestros deseos, ha de ser concesionaria de estos servicios, se trae el principio de la escala gradual de velocidad. Este principio no puede responder á otra cosa que á la conveniencia, muy respetable, del contratista; pero el caso es que esa conveniencia no está compensada por ninguna ventaja á favor del Estado, y además no se refleja en condicion ninguna del contrato.

Si se reflejara en alguna condicion, en ella se explicaria su utilidad; pero en ninguna condicion se refleja. Si de ese principio se desprende algo, será en la hipótesis, para mí no muy probable, de que el contratista aportase á la explotacion todo el material flotante nuevo; en esta hipótesis, resultaria que el contratista, desde esta fecha hasta el año 95, tendria necesidad de formar tres escuadras: una de 12, otra de 13 y otra de 14 millas en prueba; escuadras que deberian componerse, por lo mínimo, de 28 buques; y digo por lo mínimo, porque están los plazos de aumento de marcha escalonados con tan saludable prevision, que en la línea de Filipinas vencen dos años despues que los de Cuba; por manera, que los buques que hubieran de retirarse del servicio de las Antillas, serían, permitidme la frase, declarados cesantes, pasando luego, con el haber que por clasificacion pudiera corresponderles, á la línea de Filipinas. (*Muy bien.*) Por consiguiente, en vez de presentar esos 28 barcos el contratista para marchar primero á $11^1/_2$, despues á 12, y luego á $12^1/_2$ millas en la línea antillana, y con análoga gradacion en la de Filipinas, mucho más fácil, mucho más económico y conveniente le sería adquirir y presentar los 18 vapores de que ha de constar la escuadra de mayor marcha.

Esa adquisicion de 28 buques, de los que luego algunos habrian de quedar fuera de servicio, obligaria al contratista á plantear un negocio que no creo se haya presentado nunca ni en ninguna parte, pues que para adquirirlos y retirarlos tendria que convertirse en un verdadero revendedor de buques trasatlánticos. Mucho más fácil hubiera sido exigir al contratista desde el principio un número de buques menor: una escuadra de máxima marcha que solo se compondria de 18. De esta manera resultaria beneficiado el contratista; pero aun admitido que pudiera resultar posible la escala gradual, resultaria contraproducente por la siguiente razon: si con la escuadra de mayor marcha, de 14 millas en prueba (que me duele que, para una Nacion marítima como España, se haya de llamar á esto mayor marcha), si con la escuadra de mayor marcha se estableciera el servicio, podrian ocurrir dos casos: primero, que por conveniencia de su propio crédito y por competir con Empresas extranjeras se estableciese desde luego el servicio de marcha máxima, y entonces resultaria el contratista dispensando un favor á la Nacion, que no está la Nacion en el caso de recibir de nadie, porque estos favores tienen el inconveniente grande de que luego en la historia se alegan como grandes méritos, siendo así que no son otra cosa que deficiencias de un precepto legal; y segundo, que por el contrario, con la escuadra de menor marcha se establezca desde el principio el aumento gradual, ó sea que se empezase marchando ménos para marchar luego más.

En este caso, Sres. Diputados, ocurriria algo que es triste decir aquí: tendria que ocurrir que nuestros vapores trasatlánticos atravesaran el mar marchando á media máquina ó á tercio ó cuarto de máquina, como esos trenes de ida y vuelta de los domingos de verano, que por razones que nunca he alcanzado se llaman *trenes de recreo*. (*Risas.*)

Basta, Sres. Diputados, de escala gradual de velocidad, que ya podeis juzgar sobre ella, no por mi palabra, sino por la serena independencia de vuestro juicio. Voy ahora á ocuparme de los tres términos de esa escala, á ver si son de tal conveniencia que, ya que no justifiquen, disculpen, por lo ménos, lo erróneo del principio. Y no me voy á ocupar del término intermedio ni en la línea de Cuba, ni en la de Filipinas; yo no me ocuparé de esto, porque está demostrada su inutilidad absoluta en el mismo contrato; porque para marchar 12 millas en la línea de Cuba, se exige á los barcos la misma marcha en prueba que para andar $12^1/_2$; y para marchar $11^1/_2$ en la línea de Filipinas, se exige la propia marcha que para las $11^1/_2$ en la línea de Cuba; por consiguiente, del término medio no hay para qué hablar, porque su inutilidad está demostrada por el mismo contrato; y por inútil, no puedo hacer sobre él otra cosa que decir: *Non raggionar di lor.*

En cuanto al tipo mínimo de $11^1/_2$ millas en la línea antillana y de 10'15 en la línea de Filipinas, en cuanto á eso os voy á presentar un ejemplo que os convencerá, un ejemplo concluyente, un ejemplo que prueba, sin apelacion, que es un tipo deficiente, que es un tipo que hoy no se debe admitir. Y no creais, Sres. Diputados, que voy á buscar muy lejos el ejemplo; no he de traspasar los límites de nuestra Patria. En nuestra propia casa, con la Compañía Trasatlántica, ocurre lo siguiente, que vosotros juzgareis; pero tened presente que el servicio á Cuba y Puerto-Rico se establece con una marcha de 11'50 millas.

Desde el 20 de Abril al 10 de Julio del año pasado del año 1886, los vapores de la Compañía Trasatlántica española *Reina Mercedes*, *Ciudad de Santander*, *Ciudad Condal*, *Isla de Cebú*, *Antonio Lopez*, *Habana*, *Cataluña* y *Ciudad de Cádiz*, han realizado nueve viajes, cuyos viajes, por término medio, se han hecho con una marcha de 12'05 millas por hora.

Ahora comprendereis á qué puede haber respondido el exigir la marcha de $11^1/_2$, cuando los vapores de la Compañía Trasatlántica realizan travesías con 12'05, y cuando palabra tan autorizada como la del Sr. Nicolau, cuya ausencia deploro, decia que el vapor *Ciudad de Santander* habia hecho viajes con la velocidad de 13'50 millas, y que el *Antonio Lopez* los habia realizado á Puerto-Rico con 14 millas. Catorce millas ha marchado el *Antonio Lopez*, que es lo que por marcha en prueba se exige en el contrato para el tipo máximo de velocidad.

Ahora comprendereis, Sres. Diputados, que el con-

trato no es muy tiránico en este género de exigencias.

Y lo deficiente de este tipo de 11 ½ millas, lo comprueba el contrato mismo, porque establece para Filipinas el tipo de 10'15 millas y el de 11 ½ para Cuba, y para Buenos-Aires 11, siendo así que para nosotros no tiene, ni con mucho, Buenos-Aires la importancia de Filipinas y de Cuba, y siendo así que estas líneas se subvencionan con 7'15 y 10'18 pesetas, y aquella con 5'93. Decidme, Sres. Diputados, si es lógico que para Buenos-Aires, sin imponer ninguna condicion al material flotante, se exija una marcha de 11 millas con una subvencion pequeña, y que para Cuba y para Filipinas, exigiendo condiciones de construccion y desplazamiento á los barcos, se exijan con una subvencion mayor, marchas de 11 ½ y 10'15. Esto, señores Diputados, lo discuto; pero creo que ciertamente no merece discutirse.

Voy ahora á ocuparme del término extremo de la velocidad y á investigar si las esperanzas que este contrato ofrece son tan halagüeñas que puedan compensar las pérdidas del presente, y me permitireis que repute por pérdidas dolorosas la renuncia por parte del Estado á ventajas de que hoy goza, sin razon que lo abone ni causa que lo justifique.

Bajo el punto de vista del tipo máximo de velocidad, las condiciones del contrato son, no ya tan deficientes, sino mucho más deficientes que bajo el punto de vista del término inferior; y procuraré probarlo recordando lo que se pide en los contratos extranjeros, citas que han sido ya repetidas, y que yo procuraré hacer con toda la brevedad posible para no molestar demasiado la atencion de los Sres. Diputados ni perturbar la exposicion de mis ideas con citas de números, que siempre perturban mucho.

Contrato de la Compañía Trasatlántica francesa: servicio del Havre á Nueva-York. Exige el contrato 15 millas, y admite por medio de una prima ó aumento de subvencion, en los términos que luego examinaré, que esta velocidad llegue á ser de 15 ½ millas, dentro de las condiciones del contrato, no de la conveniencia de la Compañía.

Compañía Trasatlántica francesa: servicio á Méjico y á las Antillas, 11'50 millas. Por medio de una prima ó aumento de 500 francos por décimo de milla de aumento de marcha, no sobre 11 ½ millas, sino sobre 12, se eleva la velocidad y la subvencion (y tambien de ello me ocuparé luego), se eleva la velocidad á 13 millas 10 céntimos.

Servicio del Mediterráneo de la misma Trasatlántica francesa, 12, 10 y 9 millas, en las líneas que vienen á unir sobre la costa de Africa las que parten de los extremos; pero en las líneas principales, 12 y 10.

Mensajerías marítimas francesas: servicio á la Indo-China, 13 millas; costas de Africa, 11 ½ millas; Mediterráneo, 13 y 14.

Peninsular y Oriental inglesa: servicio á la China 12 ½ millas; servicio á la India, 12'20; desde hoy, no dentro de ocho ó nueve años como para la línea de Filipinas resulta en nuestro contrato.

Despues de haber citado estos números, ¿creeis, Sres. Diputados, que una Nacion cuya marina militar y mercante, tiene una historia tan gloriosa como la española, pueda establecer servicios postales marítimos con tipos máximos de 12 ½ millas? ¿Y creereis que á Buenos-Aires podemos mandar vapores con 11 millas de marcha, y á Marruecos y Fernando Póo se establezcan líneas de vapores con una, que no sé si atreverme á llamar velocidad, de 8 y 8 ½ millas por hora?

Yo estoy seguro de que en un concurso, cualquiera de vosotros hubiera rechazado las proposiciones en que se contuvieran ofertas tan perjudiciales para los intereses del país.

Estas son, sin embargo, las velocidades que en nuestro contrato se comparan con las de las líneas extranjeras, cuyos contratos ya habeis visto lo que exigen, y cuyos vapores por conveniencia propia, ó por conveniencia del servicio, ó por ambas causas reunidas, traspasan esas condiciones y con grande exceso. De ello os daré una prueba evidente, una prueba que no dejará lugar á dudas.

Viajes verificados por diferentes vapores en las líneas Guion, Cunard, Inman, Lloyd del Norte de Alemania y Trasatlántica francesa. Diez viajes verificados desde el 6 de Junio al 18 de Julio próximo pasado. Diez viajes desde El Havre, Queenstown y Southampton á Nueva-York, por los vapores *Alaska*, *City of Rome*, etc.»

De estos diez viajes, Sres. Diputados, de vapores franceses, de vapores ingleses, de vapores alemanes y de distintas Empresas y en distintas condiciones de importancia, resulta un término medio de 17'15 millas de marcha por hora. Tomo estos datos de la exposicion dirigida al Sr. Ministro de Ultramar por la Sociedad de estudios económicos de la Habana, que al consignarlos añade al pié: «La Sociedad posee copia de los diarios de navegacion de estos viajes.»

Estas son, Sres. Diputados, las velocidades que hoy rigen en los servicios marítimos de importancia, y esto, á mi juicio, condena en absoluto por deficientes los tipos que en este contrato se establecen.

Pero, seguro estoy de que se me dirá, y así parece ya indicarlo el preámbulo ministerial que al proyecto de ley precede, seguro estoy de que se me dirá que estos no son los tipos de marcha de las líneas que con las nuestras se deben comparar; que la comparacion se debe establecer con las líneas paralelas.

Sorpresa me causa, francamente lo declaro, que se pueda hablar de líneas paralelas, porque el paralelismo, Sres. Diputados, ¿es otra cosa que un mero accidente cuando no le acompaña otra circunstancia determinada de posicion? ¿No es preciso una analogía, una posicion, una intensidad, algo más, en fin, para que la condicion de paralelismo sea una condicion positiva y no sea una abstraccion que nada representa? Si despues de esto se me dice que alguna razon de ser tiene el hablar de líneas paralelas, yo diria, recordando aquella vulgar definicion de que líneas paralelas son las que solo se encuentran en el infinito, diria que por ser paralelas á las nuestras las líneas que el preámbulo del Sr. Ministro de Ultramar quiere comparar con ellas, precisamente por ser paralelas á las nuestras, solo en el infinito, es decir, fuera de la realidad de las cosas, es donde pueden tener un punto de coincidencia, de analogía, de semejanza.

Si, pues, nuestras líneas, Sres. Diputados, son principales para España, comparémoslas con las que para otras Naciones sean principales.

Prescindo, pues, hago caso omiso del paralelismo, que es una casualidad; lo que no es casualidad, lo que es una cosa positiva, es que la línea de las Antillas tiene para España mayor importancia que la que pueden tener para Francia las líneas antillanas, pues Francia con esas líneas podrá defender algunos

intereses de su Nacion, y nosotros con las nuestras podrá llegar un dia en que tengamos que defender la integridad de la Patria; hay, pues, alguna diferencia entre unos y otros servicios. Por lo tanto, no nos fijemos más en ese paralelismo; y si quereis que no nos fijemos, vayamos á lo absoluto, y convengamos en que no es posible establecer nuestros servicios postales marítimos entre 10'15 y 12¹/₂ millas de velocidad cuando la Compañía Trasatlántica española, que sirve hoy nuestras líneas, lo hace con 12'05 millas de marcha, y cuando en el Atlántico, que es el mar de las competencias de la paz de las Naciones europeas, como el Mediterráneo lo ha sido de las competencias de la guerra, navegan vapores que hacen marchas por término medio de 17'15 millas.

Pero, Sres. Diputados, no es esto todo lo que hay sobre velocidades en el contrato; hay algo más, hay una aspiracion suprema, hay la aspiracion de obtener tres barcos que marchen en prueba algo más que aquella cifra de 14 millas exigida para la marcha máxima; pídense en el contrato tres barcos, Sres. Diputados, á los que el Sr. Ministro de Ultramar asignaba como marcha obligatoria en prueba de 15¹/₂ á 16 millas, y que la Comision exige que alcancen 17 con tiro forzado.

Siento, señores de la Comision, no poderos felicitar por la innovacion que habeis introducido; habeis dicho lo mismo que dijo el Sr. Ministro de Ultramar; únicamente habeis pasado del tiro natural al tiro forzado, y para ese paso, la diferencia de una milla es lo ménos que hubiera sido posible exigir. Pero cuando os he visto marchar en esas gradaciones y llegar desde 15¹/₂ á 16 con tiro natural, á 17 millas con tiro forzado, yo, que soy incompetente en esta materia, me llegué á figurar que los barcos que realizasen esta marcha habian de ser una cosa nunca vista, que harian en ellos el efecto del famoso *Barco fantasma* de la leyenda alemana que ha popularizado el génio musical de Ricardo Wagner. Pero no, Sres. Diputados, no hay nada de fantástico; por el contrario, todo se queda muy por bajo de la realidad. Puedo citar vapores que navegan por el Atlántico, los de la Compañía Trasatlántica francesa, *El Bretaña*, *Borgoña*, *Normandía*, *Gascuña* y *Champaña*, los cuales, en la carrera del Havre á Nueva-York, han realizado marchas de 20¹/₄ millas. Por ésta, y no por otra razon, el Gobierno de los Estados-Unidos ha encargado á esta Compañía la conduccion de su correspondencia á Europa, porque esa velocidad era una garantía.

El vapor *Etruria*, de la Compañía Cunard, ha realizado marchas de 20 millas y ha terminado viajes... (*El Sr. Pando*: ¿Son las millas nuestras, ó son menores?) Son las millas marinas; tercera parte de la legua de 20 al grado; y sobre todo, yo ruego á la Comision que haga la diferencia y me diga si todavía descontando cuanto quiera descontar, desde 12¹/₂ y 14 en prueba hasta 20¹/₄, no hay alguna diferencia. Y además, ¿cuáles son las millas del contrato? El contrato dice *millas* y entre paréntesis *nudos*, así como una aclaracion; y yo, si me permitís valerme de términos vulgares, os diré que eso es lo mismo que si se dijera en el contrato *blanco* y entre paréntesis *negro*.

Y no son estos los únicos barcos que realizan mayores marchas que las que se exigen en prueba á los nuestros; pues sabeis, porque ha sido publicado en la prensa, que El Lloyd aleman tiene vapores como *El Trave*, *Saale* y *Eider* que marchan hasta 19 millas por término medio; que la línea hamburgo-americana tiene el *Wieland*, el *Lessing* y otros que marchan de 17 á 18 millas, y os podria citar barcos que realizan marchas superiores á las 12¹/₂ millas para lo que bastaría leer los registros del Lloyd ó del *Véritas*. En cambio no creo que en parte alguna se hayan podido inscribir barcos, que no tengan más velocidad que la de 8¹/₂ á 9 millas que exigís para la carrera de Marruecos y Fernando Póo.

Aún me veo obligado á deciros algo sobre velocidades, y yo rogaria á la Comision que lo atendiese.

Se determinan en el contrato las velocidades en concepto de marcha media anual. El concepto de marcha media anual, como todos los conceptos de término medio, es una pura ambigüedad si no se precisa uno de los términos extremos que le engendran, y así, la cifra de 12¹/₂ millas; puede ser resultado de una velocidad de 15 y otra de 10 millas. Marchando los buques 12¹/₂ millas en promedio anual, cumpliendo las condiciones del contrato y no incurriendo en esa sancion penal (en la que tanto os ha preocupado la pérdida de un cuarto de milla, cuando se ha visto que no os importaba la pérdida de 2¹/₂ millas en un viaje), resultaria un perjuicio para el servicio público y un gran beneficio para el contratista, que podria emplear en estas líneas vapores, si no veteranos, decrépitos.

Con la sancion penal, señores de la Comision, habeis reforzado los nudos de esa red con la que creeis poder tener sujeto al contratista; pero habeis tejido la red con mallas bastante anchas para que por ellas escape y desaparezca la eficacia de la sancion penal y la conveniencia del servicio, porque una cosa es la conveniencia del servicio, y otra es la sancion penal. Se debe realizar la conveniencia del servicio; pero la sancion penal que estableceis no es suficiente, porque, como ha demostrado el Sr. Celleruelo, puede el contratista faltar al contrato realizando esto dentro de su conveniencia, porque la multa puede ser menor que el coste del carbon que ha de emplear para que la marcha sea la exigida. La Comision contestaba á esto que se ha cometido una errata de imprenta, que se ha olvidado un párrafo, y efectivamente es así; pero dentro de ese párrafo se ha olvidado tambien algo. Ese párrafo dice lo siguiente:

«Cuando el servicio llegue á desarrollarse y la velocidad sea inferior en una milla al término mínimo obligatorio que se señala en el contrato, se obligará á la Empresa á que retire el vapor ó vapores causantes de esa pérdida de velocidad.»

Con esto no haceis nada. Vosotros no debeis alejar de vuesta mente la idea de que este contrato permite al contratista hacer el servicio con barcos alquilados; condicion cuya utilidad quiero que me demostreis, porque no la he encontrado en ninguno de los contratos que conozco: y pudiera ocurrir que, si en un año la velocidad media fuere menor que la señalada en el contrato y se impusiera una multa, no costara al contratista ningun trabajo el pagarla; y que despues de esto, con el plazo señalado al contratista para retirar un barco, coincidiera el término del plazo del arriendo del mismo barco. De modo, que no haríais otra cosa que proporcionar al contratista una manera de faltar al contrato sin gran perjuicio suyo; porque tendria prevista la sustitucion del barco cuyo alquiler terminaba en aquel momento, y aun habria que darle las gracias porque lo presentaba en el acto y no diez

y seis meses despues, como el contrato exige. Esto, señores de la Comision, quizás lo califiqueis de sutileza, pero en todo caso, sutilezas son del contrato, y á vosotros os toca corregirlas.

Pero ahora voy á ocuparme de ese párrafo cuya omision tuvo lugar por una errata de imprenta, y sobre el cual argumentaba el Sr. García San Miguel. En ese párrafo se dice que, cuando la velocidad sea inferior en una milla á la que deba desarrollarse, segun el contrato, el barco será retirado.

Ya he probado que esta retirada del barco puede convenir al contratista. Pero este párrafo, aunque no es igual, responde á párrafos análogos de contratos extranjeros. Fijaos bien, y vereis que el contrato de la Trasatlántica francesa para el servicio del Mediterráneo establece en el art. 10 la marcha media por viaje, no por año.

De esta manera no hay peligro ninguno; en el año no puede desarrollarse ménos marcha que la que se fija como mínimo obligatorio por viaje. En los contratos de la Trasatlántica francesa, para sus servicios del Havre, Méjico y las Antillas, preceptúa el artículo 45 que cuando uno de los barcos durante diez ú once viajes consecutivos desarrolle una velocidad media menor que la que se exige como media anual, será retirado de la explotacion. Consignadlo así, vosotros, señores de la Comision, y no tendremos que decir nada; pero si no lo haceis, podremos decir que abrís el campo de la posibilidad á una cosa que jamás ha ocurrido en los fastos de la contratacion; que abrís el campo de la posibilidad al hecho de que si se verificara para estos servicios un concurso ó una subasta, se licite en esa subasta sobre lo que nadie ha licitado nunca, sobre el importe de las multas. Y además, se daria el caso verdaderamente extraño de que el contratista, meditando en las probabilidades de su negocio, podria en su mente llevar la contabilidad en estos ó parecidos términos: Pasajes que he cobrado, subvenciones que he percibido, y multas que he disfrutado, etc. (*Risas.*)

Y basta, señores, de velocidades, porque temo haberos molestado demasiado, y no haber estado en el esclarecimiento de este punto todo lo veloz que yo deseo sean los barcos que desempeñen estos servicios.

Voy ahora á ocuparme de otro punto de grandísimo interés, de las subvenciones. La idea de la subvencion es la obligacion capital que el Estado se impone, no la obligacion de más trascendencia, porque algunas otras hay de trascendencia mayor, pero sí la obligacion capital. Esta subvencion la clasifica el preámbulo del proyecto ministerial como un auxilio para la ejecucion de los servicios: la he visto en otras partes clasificada como una remuneracion de los servicios; y en mi humilde opinion, es más bien un auxilio de la explotacion, porque para auxilio de los servicios es demasiado, puesto que los demás servicios, que no son los postales, tienen tambien la subvencion indirecta correspondiente á los trasportes, pasajes, fletes, etc.

Pero, en fin, no voy á discutir este punto, porque no debemos ahora discutir sobre el valor de las palabras, sino sobre las utilidades que puede reportar el ejercicio del contrato concertado con la Compañía Trasatlántica.

En este punto debo declarar sin reserva que se ha dado un gran paso en el camino de la lógica, al establecer la subvencion por unidades de distancia, apartándose del antiguo criterio de estipular subvenciones alzadas por viaje redondo. Ha sido un gran paso, porque si se han estudiado, como supongo que se habrá hecho, los gastos que la explotacion originaría al contratista, siendo la subvencion un auxilio para la explotacion, es lógico pensar que se acomoda á la misma medida, es decir, á la unidad de distancia, el cálculo de los gastos y el de los auxilios. Pues bien; para ello, lo primero era preciso establecer y definir esa unidad, que habia de servir como término de comparacion; pero esa unidad de distancia aparece en el contrato definida con extrema oscuridad, pues unas veces se habla de *millas*, sin más calificacion, otras veces se habla de *millas de trayecto*, y otras de *millas de recorrido.*

Ha habido un momento en que no he podido comprender si estos tres conceptos respondian á ideas distintas ó eran expresiones diversas de una sola idea, y al observar esa vaguedad de expresion, más bien que de comunicaciones marítimas, creí que se trataba de comunicaciones terrestres, porque en un camino, en una vía férrea, recorrido, distancia, trayecto y otros términos análogos que no recuerdo en este instante hubieran sido en un principio diferentes ideas, pero al fin resultarian iguales é identificados en un proyecto, en un estudio, en un precepto legal, porque tratándose de una vía férrea, nadie pensaria que camino, trayecto ó recorrido son ideas distintas; á nadie se ocurriria, para apreciar la importancia del servicio, medir por fuera de la vía trazada el camino, el trayecto ó el recorrido; pero en el mar, cuando no se trata de costas desconocidas ó de mares inexplorados, y esto no ocurre en este caso, lo que hay son cifras determinadas por navegaciones realizadas, como realizadas están en las líneas á que este contrato se refiere.

Vosotros, señores de la Comision, no habeis despejado la incógnita de este problema; vosotros, señores de la Comision, habeis establecido una cantidad máxima para los gastos, os habeis preocupado de distribuirla entre los presupuestos de la Península y de Ultramar; pero no la habeis repartido entre las líneas á que el contrato se refiere; vosotros, señores de la Comision, estais en el secreto, pero es preciso que lo estemos todos, para juzgar el asunto con verdadero conocimiento de causa.

Vosotros, señores de la Comision, habeis llegado á determinar esa cifra, y por esto sí que os doy la más cordial felicitacion y os tributo el sentimiento mayor de admiracion que tributar se puede; habeis determinado esa cifra, pero es comprensible solo para vosotros, no para nosotros, y es preciso que todos la entendamos, porque si bien entre vosotros hay quien sostiene que con los números se puede hacer lo que se quiera, yo de mí sabré deciros que nunca lo he podido conseguir; muy al contrario, los números han hecho de mí siempre cuanto les ha parecido bien. ¿Qué más? Me han obligado á intervenir en este debate.

Para fijar esa cantidad máxima debeis conocer los itinerarios; habeis pedido al Sr. Ministro de Marina una nota que os ha sido necesaria para deducir esa cifra; pero aun con esa nota habeis tenido que descifrar enigmas por cuya solucion os doy el parabien. Ved algunos, y dadnos á los demás su solucion.

«*Servicio de la línea de las Antillas.—Treinta y seis viajes de Cádiz y Santander á las Antillas.*—Los

que partan de Santander tendrán combinacion con algunos puertos del Norte de Europa.» Espero que me digais cuáles son esos puertos del Norte de Europa, porque no es indiferente que sean unos ú otros.

«*Letra B.—Trece viajes redondos anuales que arrancando de un puerto de Inglaterra, etc.*» ¿Cuál? ¿Es lo mismo partir de Lóndres que de Liverpool?

«*Línea de Buenos-Aires.—Seis viajes redondos anuales que partiendo de un puerto de Francia, del Mediterráneo ó del Cantábrico.*» ¿Es lo mismo partir del Havre que de Marsella? Espero que la Comision tendrá la bondad de aclarar esto.

Servicio de Marruecos.—Algo pudiera decir tambien de los servicios de Fernando Póo, pero me fijo en la línea de Marruecos. *Veinticuatro viajes anuales entre Málaga y Ceuta, Algeciras, Tánger y Cádiz.* Veinticuatro viajes anuales, que segun el dictámen de la Comision forman 104 viajes de Cádiz á Tánger y regreso. ¿Cómo pueden resultar 104 viajes de 24?

Yo sé, Sres. Diputados, que ésta en rigor no es una sola línea, son dos, lo dice el preámbulo del Sr. Ministro de Ultramar, pero 24 y 24 son 48 y dos veces 48 son 96; pero 104 no pueden resultar nunca; á ménos que sabiendo hacer con los números todo lo que decíais que se podia hacer, nos convenzais de que el número 104 es divisible por 24, cosa que hasta ahora nadie pudo conseguir.

Olvidaba felicitaros, señores de la Comision, porque en el contrato, que yo ya me voy á atrever á llamar el contrato de las erratas de imprenta, habia otra errata... (*El Sr. Pando*: No la hay, es que S. S., no se ha fijado bien al leerlo.) Su señoría tendrá luego la bondad de contestar. (*El Sr. Pando continúa pronunciando algunas palabras que no se perciben.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden, Sr. Pando, que ya contestará S. S.

El Sr. **LAVIÑA**: Y en último término, señores de la Comision, si vosotros habeis resuelto todos estos enigmas, haced el favor de ponerlos en conocimiento nuestro, y sobre todo ponedlos á la cabeza del contrato ó pliego de condiciones, porque por alguna razon están los itinerarios expresos en todos los contratos extranjeros.

Al establecer por cifras el recorrido máximo que á cada línea corresponde, se señala al contratista la obligacion que se refiere á lo más importante, á los gastos que le impone el desarrollo del servicio; pero mientras no los establezcais, la obligacion del contratista no es conocida, y por otra parte, como al señor Ministro de Ultramar le autoriza el contrato para que pueda aumentar escalas ó suprimir otras, sin necesidad de que varíe la subvencion, nada se perderia en poner en este contrato lo que tienen todos los contratos extranjeros á la cabeza de sus pliegos de condiciones, el recorrido de cada línea con los itinerarios de las mismas.

¿Sabeis cuáles son las escalas fijas? Pues vengan al contrato, que ningun trabajo cuesta, y así podremos razonar con exactitud; de otra manera nos perdemos en conjeturas, dudando lo que costará la línea de Cuba, la de Filipinas ó la de Buenos-Aires; y en este punto nos podeis hacer objeciones con razones quizá fundadas; pero como no estamos en el secreto, no podemos apreciar esas razones. Reveládnoslo, y nos hareis un gran favor.

Bajo el punto de vista de cantidad, Sres. Diputados, es dificilísima de abordar esta cuestion. Desde el banco de la Comision se decia: Francia paga 27 millones, Inglaterra 17, y otras Naciones pagan más ó ménos por subvenciones.

De la misma manera pudiera decirse al contribuyente español. Inglaterra, Francia, Austria, Rusia, Alemania, tienen presupuestos de ingresos mayores que el nuestro; pagad vosotros y consolaos, que aún hay quien paga más.

Mejor hubiera sido averiguar lo que aquí se exige á la flota que subvencionamos, qué movimiento comercial representa, qué tonelaje y qué fuerza propulsora tiene en caballos de vapor, y establecer así la comparacion con las flotas extranjeras sobre iguales datos.

Mejor sería haber comparado nuestro presupuesto de ingresos con los de aquellas Naciones, y entonces se veria bien claro que España ocupa por las subvenciones que paga el cuarto lugar entre las Naciones marítimas, y que su presupuesto de ingresos vendria á ocupar el sétimo ó el octavo.

Pero esta cantidad, señores de la Comision, vosotros la fijais en 8.445.000 pesetas, y esta cantidad para el presupuesto vigente, con el plausible deseo de urgencia que yo creo del todo injustificada, la fijais en pesetas 3.464.880.

El Sr. Ministro de Ultramar, en el proyecto de ley que á las Córtes presentó en 4 de Diciembre, y esto creo que sería en prevision de que el suplemento de crédito pedido alcanzase á un semestre, pedia para un año 4.040.000, y vosotros, para un año, pedís pesetas 3.460.000. ¿Cuál es la razon de esta diferencia entre la prevision vuestra y la prevision del Sr. Ministro de Ultramar? Por otra parte, si es que la peticion del Sr. Ministro de Ultramar se referia al establecimiento probable de todas las líneas y la peticion vuestra, no se refiere más que á las letras A y B del contrato, ¿por qué pedís un aumento de 4.251.222 pesetas, que es la diferencia que hay entre los créditos del presupuesto vigente y la cantidad que fijais para los venideros? Tened la bondad de esclarecer esta duda, porque conviene esclarecerla.

Por más que sean importantes estas cuestiones de números, yo no las trataria, si las obligaciones exigidas al contratista fueran satisfactorias, porque si lo fueran, bastarian para justificar lo que se gastara; pero si no lo son, es preciso que comparemos las cargas que se imponen al Tesoro público con lo que al contratista se exige, para ver si resulta equilibrio, ya que no ventaja, para la Nacion.

La Comision propone para un año, y lo pide para el servicio de las líneas A y B, 3.464.880 pesetas; de esta cantidad se descontarán los servicios nuevos á Nueva-York, á Veracruz y á Colon, y las combinaciones de las líneas A y B, que importa, segun mis cálculos, 2.189.000 pesetas; y creo que segun los vuestros, importa más. Pues rebajando esta cantidad de lo que para un año pedís, resulta un resto de pesetas 1.275.880. Esto vamos á pagar, Sres. Diputados, por un viaje más á Filipinas, realizado á la marcha vergonzante de 10 millas, 15 céntimos por hora.

Aquí terminaria el exámen de lo que á cantidades se refiere en el contrato; pero hay en el preámbulo del Sr. Ministro de Ultramar, y más que en el preámbulo, en todas las afirmaciones de la Comision, una idea que me conviene recoger y discutir. Se dice que las subvenciones que se proponen para nuestras líneas son inferiores á las que tienen las líneas extranjeras.

Es el Sr. Ministro de Ultramar el que entra en el terreno de las comparaciones, no soy yo quien entra en él; pero ya que me lleva á dicho terreno, que es el más desventajoso para mí, dada mi posicion en el debate, diré que el servicio de la Trasatlántica francesa del Havre á New-York, servicio subvencionado con la enorme cifra de 16'52 francos por milla, fué contratado en un concurso, y se estableció en él una prima ó aumento de subvencion de 12 francos por tonelada y décimo de milla de aumento, cuya prima no habia de exceder en total del importe de 1.200.000 francos.

Pues bien, la Compañía Trasatlántica francesa realiza este servicio, traspasando todas las exigencias del contrato; porque se la obligaba á una velocidad de 16½ millas, y ya sabeis que 17 y 18 millas son el término medio de velocidad de sus vapores.

Y en cuanto al tonelaje, la *Normandía* y esos otros vapores que he citado antes, desplazan por término medio 7.120 toneladas y hacen la carrera del Havre á New-York con 52 viajes al año.

La subvencion máxima por este servicio asciende á 6.680.000 francos, y la subvencion que por mis cálculos corresponde á nuestras líneas es de pesetas 3.317.621 para Cuba y Puerto-Rico y de 1.814.012 para Filipinas. Dado el número de viajes, representa el servicio del Havre á Nueva-York un movimiento anual de 773.200 toneladas de ida y vuelta; y representan nuestros servicios de las Antillas 324.000 toneladas y el de Filipinas 130.000, calculando sobre los desplazamientos de 4.500 y 5.000 toneladas.

Comparadas las subvenciones respectivas con el tonelaje, resulta para la línea francesa una subvencion de 9'19 francos por tonelada; para la española de las Antillas una subvencion de 10'23 pesetas, y para la de Filipinas 13'95 por tonelada.

Bajo este punto de vista, no se dirá que la subvencion es menor en los nuestros que en los servicios extranjeros. Bajo el punto de vista del valor absoluto de la subvencion, habrá que recordar que la subvencion es un auxilio á la explotacion, y que, por tanto, debe estar en relacion directa con el gasto; y si es verdad que el aumento de gasto para los mismos barcos ó para barcos de tipos iguales, está en relacion directa de los cubos de las velocidades, resultará lo siguiente: Admitido para nuestros barcos el desplazamiento de 5.000 toneladas, y para los de la Trasatlántica francesa el de 5.000 que su contrato determina, admitidas las velocidades mínimas convenidas en ambos contratos de 15 y 11½ millas, resultará estableciendo una proporcion facilísima que todos podeis resolver y plantear, entre los cubos de las velocidades y la subvencion de 16'52 francos concedida por el contrato del Havre á Nueva-York.

$$15^3 : 11'50^3 :: 16'52 : x$$

Despejada esta x, resulta para nuestro servicio á Cuba una subvencion de 7'40 pesetas. El contrato español la fija sin embargo en 10'18 por milla. Juzgad, Sres. Diputados, si es mayor ó menor la subvencion.

Pero esta línea del Havre á Nueva-York es una línea de condiciones extraordinarias, cuya comparacion parece que se rechaza; paso porque se rechace despues de lo dicho, y voy á establecerla en los términos en que parece que tratan de hacerlo el preámbulo ministerial y la exposicion de motivos del dictámen. Se habla de líneas paralelas; me es muy difícil precisar cuáles puedan ser, porque ni el proyecto ni el dictámen lo dicen; pero supongo que serán líneas paralelas á las nuestras de las Antillas las de las Antillas francesas y á la de Filipinas y las francesas del Japon ó Yokohama. El servicio de las Antillas francesas fué adjudicado en 4.478.000 francos, estableciéndose una prima por aumento de velocidad sobre la de 12 millas de 500 francos por décimo de milla y travesía, cuyo importe total no excediese de 400.000 francos al año. Repartida esta prima entre las tres líneas contratadas de Saint-Nazaire á Colon, de Saint-Nazaire á Veracruz y del Havre á Colon, arroja la posibilidad de un aumento de 11 décimos de milla; siendo la máxima subvencion de 4.878.000 francos, la subvencion que resulta por mis cálculos, es la de 11'11 francos por milla, siendo así que la subvencion de nuestras líneas es de 10'18; si no recuerdo mal el Sr. Nicolau ofrecia ayer un resultado que difiere tan solo en céntimos del que yo presento.

Pues bien; el servicio francés con 13'10 millas de velocidad se subvenciona con 11'11 francos, y el nuestro de Cuba con 12½ millas se subvenciona con 10'18; me parece que la diferencia de velocidad explica bien la diferencia de subvencion. Hay además que tener en cuenta que en el contrato francés está prevista la posibilidad de sustituir una de las líneas de prolongacion por otra principal que hoy está establecida desde el Havre á Haiti, lo cual aumentaria el recorrido próximamente en un 25 por 100, y reduciria por consiguiente la subvencion en la misma proporcion. Hay además que tener en cuenta que la Compañía francesa tiene otra línea libre por su voluntad, de Marsella á Colon. Por consiguiente, el servicio francés de las Antillas consta de cinco líneas que realizan cada una una expedicion mensual.

Creo que es bastante esta diferencia de condiciones para explicar la diferencia de subvencion, que excede de la nuestra en mucho ménos de lo que la necesidad del servicio y las velocidades requeririan.

Por lo que hace al servicio de las Mensajerías marítimas francesas entre Europa y el Japon, ó sea de Marsella á Shanghai y Yokohama consiste en esa línea principal y otras tres derivadas; de Aden á Bombay, de Colombo á Calcutta y de Singapoore á Batavia. Es esta una línea verdaderamente difícil de comparar con la nuestra de Filipinas; pero, sin embargo, yo acepto la comparacion. Y cuenta que á esa línea francesa se le exige 13 millas de marcha desde ahora, y á la nuestra 12½ dentro de ocho años, y algo vale esta diferencia de marcha, más que la diferencia de subvencion, que no alcanza á 3 francos por milla.

Pero yo os he de presentar otro ejemplo, y me habreis de dispensar si abuso de vuestra paciencia; otro ejemplo ya presentado por el Sr. Celleruelo. No voy á hablar de líneas paralelas ni parecidas, sino de la misma línea, de la misma Compañía y del mismo servicio nuestro de las Antillas en su prolongacion desde la Habana á Veracruz y New-York; servicio contratado por el Gobierno mejicano con la Compañía Trasatlántica española, advirtiendo que en el art. 1.° de ese contrato se dice que dicha Compañía hará llegar á Veracruz tres veces al mes sus vapores procedentes de Europa, es decir, que los mismos barcos con que se haga la carrera de Cádiz y Santander á la Habana, son los que el Gobierno mejicano quiere que hagan la carrera de la Habana á Veracruz y New-York. Estos 36 viajes cuestan al Gobierno mejicano 900.000

pesetas anuales y al español 1.458.590. En total pesetas 2.358.590. Resulta entre ambas subvenciones la de 16'46 por milla, igual á la que se concede al servicio del Havre á New-York. ¡Y este se desempeñaría á 15 millas de marcha, y el nuestro á 10 millas! ¡Pero es lo más de lamentar en el caso, que de esa crecida subvencion total, paga el Gobierno mejicano el 38, y el español el 62 por 100!

Vosotros, Sres. Diputados, juzgareis de la baratura del contrato. No hablo, Sres. Diputados, de lo irregular que es, á mi juicio, que se subvencione con la misma cantidad la línea de Cuba, á la que se exigen 12 ½ millas, que esas otras líneas á las que solo se exigen 10 ½. Este es un defecto de muchos contratos extranjeros. Pudiera haberse corregido y haberse relacionado el importe de la subvencion con los gastos que al contratista pueda imponer la explotacion.

Y ya que me he ocupado de los servicios antiguos, voy á ocuparme de los servicios nuevos. Los servicios nuevos tienen los siguientes objetivos: Buenos-Aires, Marruecos y Fernando Póo; velocidades que se exigen, 11, 8½ y 8 millas; condiciones para los buques, ninguna; subvencion, 5'93 pesetas por milla. Os diré cómo está contratado un servicio igual con las Mensajerías francesas. A Buenos-Aires, 5 pesetas 93 céntimos (la misma cantidad); velocidad 14 millas; juzgad qué es más caro; condiciones á los buques, allí se imponen; aquí no se impone ninguna. A las Mensajerías francesas se les exige en el servicio del Mediterráneo 13 y 12 millas de marcha; pero como hacen el servicio de Túnez, de Trípoli y del Mar Negro, comprendo que se exijan más condiciones que aquí; por consiguiente, no puedo establecer comparacion con nuestro servicio del Mediterráneo, y he de comparar este con otros servicios que se le parezcan más.

Los servicios nuestros del Mediterráneo tienen mayor analogía con los de la Trasatlántica francesa, hasta tal punto que sus barcos tocan en Valencia, en Alicante, en Cartagena y en Tánger. Estos servicios del Mediterráneo se contrataron en 493.500 francos; se exigen 12, 11 y 10 millas de marcha; la subvencion es de 92 céntimos de franco por milla; la muestra es de 5 pesetas 93 céntimos, y en vez de 12 y 11 millas, se exigen 8½. Creo que el juicio está hecho desapasionadamente; yo no traigo aquí ninguna prevencion.

Y habeis de permitirme, Sres. Diputados de la Comision, que os ruegue tengais la bondad de manifestar, cuando me dispenseis el honor de contestarme, qué razones habeis encontrado que justifiquen el que se subvencionen los servicios de combinacion; si es ejemplo de alguna Nacion extranjera, de cuál es, porque yo no lo conozco; qué utilidad puede reportarnos el subvencionar los servicios de combinacion, que como todos sabeis se hacen por conveniencia de las Empresas; si se subvenciona á la Empresa española ó á las extranjeras con que ésta se combina, ó si esto debe quedar á la libre voluntad de las Empresas, cuya conveniencia no debe ser otra que la de establecer esas líneas de combinacion; porque lo contrario sería aislarse en los mares y no tener relaciones mercantiles con ninguna Nacion, y el tenerlas, interesa por igual, cuando ménos, á las Empresas que á las Naciones.

Yo, sobre este particular, profeso el criterio de que el Estado las debe auxiliar; pero no llegar hasta el punto de entregar tantas utilidades sin razon que lo justifique. Facilidades deben darse para establecer las combinaciones, pero nada más. Y estas combinaciones se proponian sin subvencion en aquellas tres famosas proposiciones, primera, segunda y tercera de que tanto se ha hablado; proposiciones que de paso diré que, si no son iguales al contrato, tienen por lo ménos con él tanto parecido, que bien pudiera llamarse aire de familia. Pero ya no me ocuparé más con cuestiones de cantidades, que sobrado os habré molestado con ellas.

Voy á ocuparme ahora de una condicion que juzgo de extraordinaria importancia, de una condicion que reviste verdadera originalidad. Yo no recuerdo haberla visto en ningun contrato; yo no he visto que en ningun contrato se haya exigido al contratista que lleve la contabilidad en un sentido determinado y con datos fijos de antemano. La intencion no puede ser más laudable; los resultados no pueden ser más tristes. La intencion es que, si despues de cubiertos los gastos con los ingresos resulta una utilidad líquida al contratista, el 33 por 100, ó sea la tercera parte del líquido, se dedique á mejoras del servicio, ya sean estas aumento de velocidad, mayor número de líneas ú otras mejoras, sean las que fueren. La intencion, repito, es buena, merece mi aplauso; pero los resultados no pueden ser ménos lisonjeros.

Al contratista se le exige que lleve la contabilidad de la siguiente manera. Con los ingresos de la explotacion de los servicios ha de cubrir el contratista las siguientes partidas. Esta contabilidad se refiere puramente á la explotacion, al material flotante destinado á los servicios, y con los ingresos de los mismos ha de cubrir el contratista los siguientes gastos:

1.° Los corrientes de entretenimiento del vapor.

2.° Una parte proporcional de los gastos generales en la explotacion de los servicios contratados.

3.° El 6 por 100 del valor del barco (segun balance) como prima de seguro.

4.° El 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de su mobiliario como amortizacion.

5.° El 5 por 100 del valor de inventario del barco.

6.° El 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecucion del presente contrato.

7.° Los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., etc.

Es decir, Sres. Diputados, se han de cubrir todos los gastos generales de la explotacion, y se ha de hacer reservas cubiertas por los ingresos que anualmente importan el 21 por 100 del capital que representen los barcos aportados para la explotacion de los servicios. Esas reservas, al cabo de los cinco años primeros de estar vigente el contrato, importan el 105 por 100 del capital de explotacion.

Si despues de reembolsado su capital y obtenida una ganancia de 5 por 100, y cubiertos todos los gastos de explotacion, resulta una ganancia líquida, y de ella toma el Estado para mejoras el 33 por 100, no puede decirse que el Estado toma para sí en este reparto de utilidades la parte del leon. Pero es preciso que continuemos razonando sobre la materia, y pensemos que esta contabilidad ha de subsistir, para que subsistan los beneficios; es preciso que esta contabilidad subsista, y es preciso además, Sres. Diputados, que se sigan haciendo esas mismas reservas y

esas mismas deducciones de los ingresos en todos los gastos generales de la explotacion. Eran 105 al cabo de un quinquenio, y por consiguiente, al cabo de cuatro quinquenios serán 420 por 100 del capital de la explotacion, más el reembolso de todos los gastos generales. De aquí resulta una ganancia líquida desde el año 6.° hasta el año 20.° del contrato de 21 y pico por 100, anual. Es un buen negocio, y no sé por qué se ha dudado que dejara de haber quien viniera al concurso en estas condiciones.

Pero hay más. El contrato admite que el servicio se pueda desempeñar con barcos alquilados; y aun cuando se dice que estos barcos han de ser españoles, ya sabeis todos, y ayer se lamentaba con razon el señor Nicolau de ello, las facilidades que hoy existen para burlar la propiedad naval. Por consiguiente, podrá ser, si así le conviene al contratista (y lo que yo más siento es que esto se haga por conveniencia del contratista), podrá ser que desempeñe este servicio con barcos alquilados, por los que satisfará de alquiler, por ejemplo, un 10 por 100, y ya veis que no me quedo corto, pues ya se darian por satisfechos los propietarios de que sus fincas les produjeran ese interés. Pues bien; el 10 por 100, al cabo de veinte años, se convierte en 200 por 100; y como en esos mismos veinte años el contratista ha ganado 420, resulta que se embolsa un 220 por 100 del capital que no aporta á la explotacion. Además, habiendo terminado el plazo de arriendo de los barcos, pueden quedar desamparados los servicios, y el Estado y el Gobierno, que tanto se preocuparon de crear una Sociedad naviera que pudiera competir con las grandes Compañías marítimas de Europa, habrian contribuido á formar no otra cosa que una Sociedad de capitalistas, á quienes yo desearia una gran prosperidad, si no hubiera de basarse sobre la explotacion de nuestros servicios y sobre la penuria de nuestro Tesoro.

Os decia, Sres. Diputados, que estas condiciones de la contabilidad eran completamente originales, y en esta parte no he andado del todo exacto; tienen un precedente que os voy á citar.

La Junta general de accionistas de la Sociedad Trasatlántica española, en sesion de 13 de Junio de 1883, acordó «que del producto de cada ejercicio, despues de deducidos los gastos de explotacion y administracion, interés de las obligaciones y todas las cargas sociales, se tome un fondo de reserva para gastos imprevistos, y otro para cubrir la depreciacion del material. El saldo despues de hechas estas reservas, será el beneficio líquido.»

Este acuerdo se elevó á escritura pública, y se publicó en el *Boletin oficial* de la provincia de Barcelona y en la *Gaceta de Madrid* de 9 de Julio de 1883. Estas reservas, acordadas por la Junta de accionistas, aparte de las reservas estatuarias, corresponden á las que nuestro contrato determina, sino que no se establecen con tan escrupulosos detalles ni en tantos por ciento. Se establecen de una manera prudencial. (*El Sr. Gamazo*: Se conoce que S. S. no ha visto ese artículo en el contrato aleman.)

Si está en él, Sr. Gamazo, lo combatiria si tuviera ocasion. (*El Sr. Gamazo*: Sería con otras razones.) Quizá S. S. pudiera demostrármelo porque su inteligencia es grande y su palabra clarísima, y podria ocurrir que si debatiéramos este punto quedara, y quedaria sin duda, S. S. victorioso; pero yo caeria en la contienda abrazado á la verdad vencida.

Hay solo, Sres. Diputados, que precisamente desde el ejercicio económico en 1882 á 83, ha dejado la Compañía Trasatlántica de repartir dividendos á sus accionistas; y esto lo cito yo, no como profecía, sino como augurio de que esas reservas que por el contrato se exigen, podrán producir en la contabilidad de la Compañía el propio resultado que el que las acordadas por la Sociedad Trasatlántica en su junta general de accionistas, es decir, que no habrá beneficios líquidos; y al propio tiempo, y esto lo advierto al Sr. Nicolau, para demostrar que no es solo el elevar la velocidad á 16 ó 17 millas la razon por que algunas veces estas Compañías pueden dejar de repartir dividendos.

Ya he estudiado las que, á mi jucio, son en el contrato condiciones principales. Fáltame ahora, señores Diputados, examinar las condiciones del contrato por la forma en que se realiza, es decir, si este privilegio de que al principio de mi pobre discurso os hablaba, viene impuesto por urgencia ó por necesidad; si viene impuesto, no tendremos más que resignarnos, pero si no, á tiempo estamos de conjurar el peligro que ese privilegio entiendo yo que envuelve. He investigado, Sres. Diputados, con cuanto detenimiento me ha sido posible, cuál puede ser la razon de que se adjudiquen los servicios en contratacion directa, y no se haga la contratacion por concurso, siendo así que estos servicios fueron objeto de un concurso, y dentro de él se han desarrollado, sin que haya resultado ningun daño, ni aparecido ningun peligro, y si lo ha habido, no habrá sido ciertamente efecto del concurso.

Si alguna confusion ó algun temor se ha suscitado, ha dependido nada más que de pretensiones quizá legítimas y justificadas de la Compañía, y plausibles deseos del Gobierno, con objeto de mejorar servicios tan importantes como los que en este contrato se establecen, y por él se han de explotar. Abunda en razones el preámbulo ministerial, y voy á examinarlas con cuanta brevedad me sea posible, y con esto os doy, Sres. Diputados, la grata nueva de que pronto terminaré. La razon quizá de mayor interés, la que entre todas sería capital, es la razon legal. No tengo autoridad para discutir sobre la materia, pero sí la tendré para deducir lo que de los preceptos legales se desprende. Se aduce como razon que justifica la contratacion directa, la facultad que al Gobierno otorga el Real decreto vigente sobre contratacion de servicios públicos.

Esta facultad es indudable y necesaria, y se usa cumplidos los trámites y llenadas las formalidades que el mismo decreto determina, pero falta saber, y despues lo veremos, si era indispensable usar de ella en esta ocasion. Esta facultad entiende el Sr. Ministro de Ultramar que en el citado Real decreto se concede, y que además en él se aconseja su uso para contratar esta clase de servicios. En el preámbulo de ese Real decreto sobre contratacion de servicios públicos yo no he visto ese consejo en ninguna parte; establece una excepcion eventual respecto á los servicios de conduccion de la correspondencia á nuestras posesiones de Ultramar, y la establece indudablemente respecto de la contratacion por subasta. No me he convencido bien que lo sea respecto de la contratacion por concurso, porque si bien en los concursos se licita, no es una licitacion abierta y clara como en la subasta: es una licitacion implícita, que se verifica,

en realidad, en el ánimo del Gobierno, y por eso no hay en el concurso una verdadera licitacion; pero digo que esto no obsta, porque está en las facultades del Gobierno y puede hacerlo; lo que hace falta saber es si era preciso que lo hiciera. Consejo no encuentro que se haya dado ninguno en ese Real decreto; en el expediente se han dado muchos. Consejo es el que da el Consejo de Estado cuando en las conclusiones de su primer informe, informe notabilísimo, y en sus conclusiones, y si no en las conclusiones en el espíritu de cuantos se han seguido, porque ha consultado tres veces por lo ménos en este expediente tan alto Cuerpo, dice que *siempre ha creido más conveniente la contratacion mediante licitacion como garantía del mejor éxito.*

Este, á mi juicio, es un verdadero consejo; consejo que se puede ó no seguir, pero que no fué dado en sentido contrario en el Real decreto de 27 de Febrero de 1852, y que aunque hubiera sido dado, que á mi juicio, repito, que no lo fué, no era obligatorio seguir, porque algo han variado las cosas desde el año 1852 al 1887, y yo estoy seguro, y creo poder aventurar, que si al presente viviera y decretara sobre esa materia el esclarecido gobernante que entonces decretó, consignaria las facultades que son necesarias á los Gobiernos; pero se guardaria de dar consejos, proscribiendo en absoluto la contratacion por concurso para los servicios postales marítimos. Si es consejo, no es preciso seguirlo; si es precepto, y me extraña que la Comision hable en su preámbulo de que la legislacion vigente sobre la materia así lo preceptúa, porque yo ni conozco legislacion sobre la materia, ni he visto ese precepto por ninguna parte; si es precepto, repito, no habia más que cumplirlo; pero entonces, ¿á qué todas las demás razones que da el Sr. Ministro de Ultramar? Si fuera precepto, bien cumplido estaria, pero tendríamos que reconocer que habia faltado á ese precepto legal el partido conservador cuando en 1877 contrataba los servicios postales de las Antillas en concurso, y cuando en 1879 contrataba en concurso tambien los servicios postales á Filipinas. Pero yo estoy seguro de que no faltó. No lo digo como cargo; lo digo como una prueba á mis queridos amigos de la Comision para que tengan presente que en el preámbulo han dicho algo que no considero exacto.

No hablaré más del preámbulo sino para elogiarle; su estilo gallardo revela y delata la pluma que lo escribió; no está en ese banco su autor, y lo siento; no pienso aludirle ni habia para qué herir una modestia proverbial, pero baste su recuerdo para que yo diga, con sincera conviccion que el autor de *Gloria* es una gloria nacional.

Voy ahora, Sres. Diputados á examinar, siquiera, brevemente sea, las demás razones en que el Sr. Ministro de Ultramar en su preámbulo funda la necesidad de acudir á la contratacion directa.

Despues de hablar de las facultades legales, se dice que para no contratar mediante concurso, habian pesado sobre su ánimo las compensaciones que hubiera sido preciso otorgar á la Compañía Trasatlántica española. Yo creo que la dificultad estaba resuelta otorgando esas compensaciones si era preciso y de derecho que se otorgaran, y creo que en último término estaba resuelta la dificultad de otra manera. Recordareis, Sres. Diputados, que hace algunos meses se trató por vez primera de este asunto en el Congreso, y que desde los bancos de la oposicion entonces conservadora heterodoxa, y de los bancos de la oposicion republicana se preguntaba al Sr. Ministro de Ultramar qué habia de cierto, respecto á los rumores que corrian, de rescision de los contratos de la Compañía Trasatlántica.

El Sr. Ministro de Ultramar en aquella época se levantaba y decia, poco más ó ménos (no trato de repetir sus palabras, no sería capaz de ello), se levantaba y decia, poco más ó ménos: «En el Ministerio de mi cargo hay una instancia deducida por la Compañía Trasatlántica, en la que se sienta ó establece el supuesto de la rescision; pero el Gobierno y el Ministro de Ultramar resolverán, teniendo sólo en cuenta lo que del expediente resulte.» Razon tenía aquel Ministro de Ultramar, Sres. Diputados, uno de los Ministros (me complazco en decirlo), que más honran al partido liberal, razon tenía aquel Ministro de Ultramar: en la instancia deducida por la Compañía Trasatlántica, si no me equivoco en 9 de Marzo de 1885, se establecian, efectivamente, supuestos de rescision, porque la Compañía acudió alegando lo que á su derecho convenia, y esto que convenia á su derecho era que, por parte del Estado se le adeudaban cantidades que la Compañía hacía ascender á 922.000 pesos. Creo que esta cantidad, segun he oido, no era exactamente la que se le debia, pero esto era lo que la Compañía Trasatlántica alegaba; y decia que, por razones de patriotismo, renunciaba á la rescision del contrato, y formulaba esas tres proposiciones de que tanto se ha hablado en esta discusion.

Contestando á esos supuestos de rescision, aparece en el informe, creo que de la Subsecretaría del Ministerio de Ultramar, otro supuesto nuevo, el supuesto de la transaccion; porque en el informe de la Subsecretaría se decia:

«Si la Compañía Trasatlántica cree que tiene el derecho de rescindir el contrato por un lado, y por otro formula proposiciones para reorganizar los servicios, claro es que trata por medio de una transaccion de evitar la rescision y dejar á ulteriores desarrollos del servicio la satisfaccion del crédito que dice se la adeuda.»

Este supuesto de transaccion, Sres. Diputados, desapareció por completo del expediente desde el punto que el Consejo de Estado informó en él, porque decia:

«No, la Administracion no tiene para qué transigir, lo que la Administracion tiene que hacer es resolver, y debe resolver; este era el sentido de aquel dictámen, debe resolver independientemente, con entera libertad.»

Lo cierto y positivo es que así debia ser.

Pues bien, Sres. Diputados; si cuando habia obligaciones de pago pendientes y no satisfechas no habia razon bastante, á juicio del Consejo de Estado, para transigir, hoy que en el preámbulo del Sr. Ministro de Ultramar no se trata de otra cosa sino de compensaciones eventuales, no sé si de derecho, que pudiera haber necesidad de otorgar, ¿debe ser esto una razon para prorrogar el contrato y para prorrogar ó para continuar la existencia del privilegio? Es evidente que no.

Y en este punto, permitidme por un momento que abra un paréntesis en el desarrollo de mis ideas, y suplique á la Comision, y si posible fuera, á mi respetado amigo el Sr. Ministro de Ultramar, que tengan

la bondad de esclarecer convenientemente ante el Congreso, si esos créditos que la Compañía Trasatlántica decia que se le adeudaban han sido ya satisfechos, ó si, por el contrario, no han sido satisfechos ó queda parte de ellos sin satisfacer, porque en este último caso habreis de convenir conmigo en que no cuadra bien á la contratacion directa el otro nombre que se la conoce: el de contratacion libre, porque yo creo que entre el deudor y el acreedor no se contrata nunca libremente. Ruego al Sr. Ministro de Ultramar que manifieste esto á su tiempo, no contestándome á mí sino cuando S. S. lo tenga á bien y convenga al curso del debate.

Otra razon, Sres. Diputados, en pró de la contratacion directa se alega en ese preámbulo. Esta razon es que sería difícil encontrar en España una Empresa con el capital necesario para esa explotacion. Yo, verdaderamente, no sé si es posible encontrarla; pero podria deciros solamente una cosa, y es, que si la cuantía del capital que la explotacion reclama es demasiado grande, podíamos haberla dividido en dos ó tres, ó cuatro concesiones, y es fácil que entonces hubiera habido capitales capaces de afrontar á esa explotacion.

Otra razon es que era difícil encontrar una Compañía con buena organizacion y con la debida competencia. La organizacion se revela y se caracteriza en sus estatutos; sus estatutos los conoce el Gobierno, y en ellos podria ver cuanto quisiera. Compañía no bien organizada, Compañía rechazada del concurso y resuelta la dificultad. Competencia. La competencia en materia de negocios es, creo yo, algo que reside intuitivamente en todo el mundo; pero la competencia para una explotacion de servicios marítimos reside en el personal que las Empresas necesiten para esa explotacion, y no creo que el Sr. Ministro de Ultramar me negará que existe en España no solo el personal de la Compañía Trasatlántica, sino todo el que en nuestro litoral constituye el personal brillante de nuestra marina mercante. ¡Ojalá lo fuera tanto el material de que dispone!

Otra razon es, que era preciso que esta Empresa tuviera condiciones especiales de patriotismo. En este punto, Sres. Diputados, yo estoy seguro que el señor Ministro de Ultramar ha querido decir que igual patriotismo que esta Empresa hubiera tenido otra cualquiera, pues cuando de españoles se trata no caben dudas, ni cabe hacer comparaciones.

El Sr. Ministro de Ultramar en su preámbulo dice que para garantizar el patriotismo de la Empresa se exige que las acciones de la Sociedad sean nominativas; si así es, vuelve la tranquilidad á mi espíritu, pues creo ya, Sres. Diputados, que más que de patriotismo se trata de interés patriótico.

¿Era ó no posible, improvisar en España una Compañía ó entidad naviera de la importancia que este servicio reclama? Acepto, solo por el momento, que haya de ser una sola entidad naviera; porque pudieran dividirse los servicios, y ya no era preciso una sola, y por consiguiente, era más fácil que se encontraran, puesto que se trataria de entidades de ménos importancia; pero aun aceptándolo, yo niego, señores, que la improvisacion sea precisa; y lo niego, porque si los servicios nuevos se establecen cuando termine la concesion de los actuales, y los servicios de Cuba no terminan hasta el 25 de Octubre del 88, aun hay tiempo para no improvisar, para solicitar los movimientos de las fuerzas vivas del país, y la concurrencia de las Empresas; y nada digo de Filipinas, cuyo contrato termina en Agosto de 1890.

No creo, pues, que habia necesidad de improvisar; pero desde luego sería preferible huir de la improvisacion y tender á mejorar los servicios sin establecer plazos transitorios. Cuando se trata de mejorar los servicios, se proyecta y se estudia la mejora, se obliga al nuevo concesionario á establecerlos desde la fecha en que termine la concesion de los actuales; y si ha de encargarse de los últimos, se le obliga á mantener todos los derechos y obligaciones creadas, mientras subsistan, de los contratos vigentes, que son ley en la materia.

En cuanto á la necesidad de la improvisacion, si pudiera llamarse improvisacion la formacion de una Compañía para explotar estos servicios en el tiempo que falta hasta que venzan los presentes contratos de Cuba y de Filipinas, debo decir que es un problema de fácil resolucion. Personal y elementos marítimos yo he dicho que en la marina mercante los tenemos; y que habria capitales para la explotacion, nadie puede ponerlo en duda desde el momento que en la discusion sobre el arrendamiento de la renta del tabaco, hemos convenido y afirmado que puede formarse una Empresa española que satisfaga 90 millones anuales, más 40 millones el primer año, más 20 millones de fianza.

Por último, Sres. Diputados, otra razon alega el Sr. Ministro de Ultramar en su preámbulo: la historia de la Compañía Trasatlántica, historia que, en su opinion, la hace acreedora á que se tengan con ella estas consideraciones.

No voy á escribir capítulos de esta historia; solo digo que la historia de la Compañía sería una razon atendible para decidir en un concurso entre dos proposiciones igualmente ventajosas, pero que para el caso presente no es razon de gran importancia, porque la historia de la Compañía Trasatlántica, como todas las historias, se puede apreciar, pero no se derivan de ella verdaderas razones para fundar los actos del Gobierno, y porque, en último término, si se abriera un concurso, á él iria la Compañía Trasatlántica, é iria con una ventaja indiscutible sobre todas las demás Compañías, con la ventaja que hay en todas las luchas, en todas las contiendas y en todos los litigios, ventaja que se expresa en dos palabras que han resonado muchísimo en Europa, y todos las sabeis: *Beati possidentes.*

Otra razon que se alega, y que no es una verdadera razon: el ejemplo de lo sucedido en el extranjero. Voy, Sres. Diputados, y me refiero al mismo ejemplo á que se referia el Sr. García San Miguel, á deciros algo del contrato celebrado recientemente por el Gobierno francés con la Compañía de las Mensagerías marítimas, y al efecto voy á leer sin comentarlos los principales fundamentos que el Ministerio francés establecia en el preámbulo del proyecto de ley presentado á las Cámaras de aquel país en 8 de Julio del año próximo pasado:

Cuatro Compañías de navegacion, subvenciona actualmente el Estado, en el presupuesto de Correos y Telégrafos, á saber:

1.ª Compañía de las Mensagerías marítimas, que presta los servicios del Mediterráneo (Archipiélago y costa de Siria), Indo-China, Brasil y Plata, Australia y Nueva Caledonia.

2.ª Compañía general Trasatlántica, que desempeña los servicios de Méjico, Antillas, Nueva-York, Argel y Túnez.

3.ª Compañía insular de navegacion, para los servicios de Córcega.

4.ª Las Compañías inglesas de ferro-carriles representadas por la Compañía de los caminos de hierro del Norte, que sirve las comunicaciones entre Francia é Inglaterra.

....

Para contratar en una ú otra forma, no pueden olvidarse los resultados de los concursos celebrados últimamente.

....

Los servicios de que era concesionaria la Compañía general Trasatlántica, hasta el 22 de Julio de 1886, fueron sacados á concurso en 24 de Junio de 1883, divididos en dos lotes:

1.º Servicio del Havre á Nueva-York.

2.º Servicio de Méjico y las Antillas.

Para el primero hubo solo dos postores, y uno no más para el segundo. Ambos fueron adjudicados á la misma Compañía Trasatlántica.

....

Las diferentes ventajas que el nuevo contrato asegura al Estado y al comercio francés, no exigen aumento de gastos para el Tesoro, aunque imponen á la Compañía obligaciones mucho mayores que las actuales.

Por el contrario, el tanto de subvencion por legua marina se reduce de 17,806 francos á 14,806 en el Mediterráneo; de 38,778 á 32 en las líneas de Indo-China; de 25 á 20 en la costa oriental de Africa, y de 32 á 20 en sus anexas de Mahé á las islas Reunion y Mauricio.

Queda invariable en 17,806 para la línea de Brasil y Plata, á pesar de elevarse la velocidad de 9 á 14 millas.

	Francos.
El importe total de las subvenciones de esta Compañía es hoy de........	16.764.111
Se reduce en el nuevo contrato á.....	13.763.498
Resulta para el Tesoro una economía de	3.000.613

Francia subvenciona dos grandes Compañías (y prescindo de las otras dos, porque sus servicios no son de gran importancia). España entrega todos sus servicios á una sola. Francia tiene como precedentes los concursos de los servicios de la Trasatlántica, en que hubo uno solo, y en otro dos postores; España tiene el precedente de la contratacion de los servicios postales de Cuba, en que hubo varios postores, y de la contratacion de los servicios postales de Filipinas, en que hubo cuatro ó cinco. Francia disminuye todas las subvenciones, excepto una, y aumenta todas las velocidades; y aun en ese caso en que no disminuye la subvencion, aumenta en 5 millas la velocidad; España aumenta gradual y tímidamente las velocidades y aumenta resuelta y positivamente las subvenciones; Francia se proporciona con este contrato una economía de 3 millones de pesetas al año, ó sea de 45 millones de pesetas en los quince años que el contrato ha de durar; España entrega 4 1/2 millones de pesetas más al año, ó sea 89 millones de pesetas en los veinte años que ha de durar el contrato. Por consiguiente, de este ejemplo no se puede deducir más que una cosa: que los fundamentos principales en que el Ministro francés se apoyaba eran completamente contrarios á los que pueden servir de apoyo al Ministro español. Si el ejemplo es razon, y si el Ministro francés debió contratar directamente, el Ministro español ha debido contratar por concurso. No otra cosa puede deducirse de fundamentos que son absolutamente contrarios en todas sus partes.

Pero hay más, Sres. Diputados, y es preciso no olvidarlo; hay que el concurso pudiera haber sido peligroso en Francia, y yo niego que pueda serlo en España; hay que en Francia, además de la Compañía Mensagerías marítimas, existe otra Compañía poderosa, la Compañía Trasatlántica; hay que esta Compañía general Trasatlántica, pudiera muy bien haber acudido al concurso, haber resultado en él concesionaria y venir á ejercer el monopolio de todas las comunicaciones marítimas de Francia; y no es este el peligro que nosotros correríamos en el concurso, precisamente donde le corremos es en la contratacion directa. Pero aún hay otra diferencia esencialísima, y es la siguiente: la Compañía de las Mensagerías marítimas francesas, por contratos anteriores tenía pleno derecho á manifestar al Estado tres años antes de que espirase el término de su contrato si estaba conforme en continuar ó si pedia variantes en las condiciones hasta entonces estipuladas; y la Compañía Trasatlántica española habia acudido al Ministerio de Ultramar en 25 de Junio ó Julio del año próximo pasado, con una demanda de rescision. Esta demanda de rescision, lealmente presentada; esta demanda podria responder, no solo á la conveniencia, sino al pleno derecho de la Compañía, eso no lo voy á dilucidar; lo que digo es que esa demanda de rescision ha sido interpretada por la opinion pública como una amenaza de suspension de servicio; amenaza que contesta y disipa la dignidad del Gobierno que en ese banco se sienta, pero cuyo recuerdo quedará grabado en la pública opinion. Pues este recuerdo se hubiera extinguido y borrado completamente en la atmósfera libre y despejada de una contratacion por concurso.

Alguna diferencia hay, pues, Sres. Diputados, entre la situacion del Ministro francés y la situacion del Ministro español. ¡Ojalá que en los resultados que se obtengan queden las previsiones de este satisfactoriamente cumplidas!

Resulta, por consiguiente, que no hay razon alguna dentro del proyecto de ley y dentro del dictámen que se discute, ni la hay tampoco fuera, porque si la hubiera, claro está que se hubiera traido á estos documentos; no hay razon alguna que justifique la contratacion directa; no hay razon que proscriba la contratacion por concurso. Si, pues, no existen esas razones, ¿por qué no abrir la puerta á la contratacion por concurso? De esa manera, señores, apareceria realizada alguna de esas ventajas que el Sr. Ministro de Ultramar en su proyecto reconoce y dice que deben otorgarse á la marina mercante española; de esa manera no se correria el riesgo de que se encarnen y concentren todos estos intereses en manos de un solo organismo; porque organismos de esta naturaleza, por vigorosos, por fuertes que sean, quedan, como todos los organismos, sujetos á la amenaza de la muerte en la mayor plenitud de su vida. Tratándose de un organismo de este género, nadie puede responder de que sea eterno, y de que no sufra vicisitudes

mucho más probables cuanto es más largo el plazo en que han de estar concentrados en sus manos todos los servicios postales y todas las comunicaciones marítimas de España.

¿Qué sucederá, señores, si ese organismo en el trascurso del tiempo vacila, decae ó sucumbe? ¿Qué sucederá entonces? Que será preciso acudir á la improvisacion; y si la improvisacion no pudiera realizarse, el Estado no tendria más remedio que acudir á nuestra brillante oficialidad de la marina de guerra y decirle: «Tú que vistes el honroso uniforme de la armada española, toma la correspondencia, y encárgate de llevarla á Ultramar, como pudiera llevar las cartas un peaton entre dos de nuestras más humildes aldeas.»

Razon ó idea de lo que pudiera suceder si ese organismo sucumbiera, razon os darán los temores, las dudas, las protestas que se levantaron en la opinion pública y en esta misma Cámara, al solo anuncio de la rescision del contrato de la Compañía Trasatlántica. ¿Por qué? Porque por el momento no se veia quién podria recoger ese legado, que era para nosotros legado de capital importancia.

Razon de ello encontrareis en lo que ya ha sucedido. Existian dos Compañías; una cedió á otra sus derechos por una operacion financiera. Si no hubiera habido más que una Compañía, y ésta hubiera sentido la anemia, la debilidad que suelen sufrir esos organismos, ¿á qué se hubiera recurrido, á capitales extranjeras, á improvisaciones? Hay, pues, un peligro en entregar todos nuestros servicios postales á una sola Compañía; y eso, que puede ser un peligro para todo, hasta para la integridad de la Patria, lo es por de pronto para nuestra marina mercante. Y en esto siento diferir de la opinion expresada ayer por mi querido amigo el Sr. Nicolau.

Decia el Sr. Nicolau al principio de su notable discurso: las Compañías que hoy existen en la marina mercante viven coexistiendo con la Trasatlántica. Si esto es así, ¿cómo decia el mismo Sr. Nicolau al final de su discurso, que para que la marina mercante pueda coexistir con la Trasatlántica, es preciso que se otorguen ciertas ventajas análogas á las que conceden otras Naciones; ventajas que segun S. S. equivalian al restablecimiento del derecho diferencial de bandera? Pues si para coexistir, es preciso que se otorguen á la marina mercante esas ventajas, prueba que no pueden coexistir con entera libertad.

En el Congreso geográfico de 1883, decia el señor Nicolau en una notable Memoria: la marina que liquida y muere es la marina de altura, que no disfruta de la ley del cabotaje, ni de los auxilios pecuniarios del Estado. Vea, pues, S. S. cómo coexisten: coexisten viviendo la una y muriendo la otra; coexisten como la ancianidad y la juventud, la una sube y la otra baja; lo triste es que la Compañía Trasatlántica viva á expensas de la marina mercante española. Este es un peligro que no se puede conjurar; concediendo á la Compañía Trasatlántica las ventajas que se concedan á la marina mercante quedará siempre el desequilibrio. Por el momento, tenedlo muy en cuenta, si las cosas no varían, más del 50 por 100 de lo que el Estado otorgue como primas y franquicias lo absorberá la Trasatlántica, no por egoismo, sino por un espíritu natural y en cumplimiento de la ley, procurando obtener las mayores ventajas posibles, respondiendo á la aspiracion de conseguir los mayores beneficios, aspiracion que es una de las más legítimas de toda Empresa.

Sobre este particular, yo, que me honro con la representacion de una provincia del litoral, llamo vuestra atencion, Sres. Diputados. Alguna manera habrá de corregirlo que no redunde en perjuicio de la Compañía Trasatlántica, y si lo haceis, habreis hecho algo que la marina mercante os agradecerá.

Siento que no se halle presente el Sr. Ministro de Marina: su digno compañero el Sr. Ministro de Ultramar podrá decírselo. Yo sé que el Sr. Ministro de Marina está animado de los sentimientos más patrióticos y de los mejores deseos por la prosperidad, por el engrandecimiento de nuestra marina mercante. He oido al Sr. Ministro de Marina en una ocasion para mí memorable, porque fué la primera vez que con el carácter de representante de la Nacion asistí á un acto público, yo he oido al Sr. Ministro de Marina en un espléndido banquete que la Junta de defensa del arsenal de la Carraca ofreció á las autoridades y á los Diputados electos por aquella provincia, expresar sus deseos por la reorganizacion de la marina militar: mucho puede hacer por ella. Respecto á la marina mercante, decia entonces el Sr. Ministro de Marina, que á la sazon era dignísimo capitan general del departamento de Cádiz, que le animaban iguales deseos é igual entusiasmo que en pró de la marina de guerra.

Esto decia entonces el actual Sr. Ministro de Marina, y esto debo recordarle en este momento. Debo recordar que el Sr. Ministro de Marina pronunció entonces un elocuentísimo discurso, en el cual decia que consagraria todos sus desvelos al fomento de la marina militar, y que otro tanto haria por la marina mercante, á quien el Sr. Rodriguez Arias, á la sazon capitan general, como he dicho antes, del departamento de Cádiz, consideraba como la hermana menor de la marina de guerra. Yo sé que el Sr. Ministro de Marina hará cuanto pueda por la hermana mayor; sé que en mejores manos no podia haber depositado sus intereses la marina de guerra; espero, pues, confiado en que S. S. ha de hacer mucho por ella; pero respecto á la hermana menor, si bien no dudo que el señor Ministro de Marina tiene los mismos deseos que los que manifestaba en el banquete á que antes he aludido, ha de permitirme S. S. que le haga una advertencia: haga S. S. cuanto pueda por la hermana mayor; pero tenga mucho cuidado con la menor, porque dentro de esta familia, este proyecto de ley viene á constituir un mayorazgo.

Ya os he cansado bastante, he abusado de vuestra paciencia y yo os ruego que me perdoneis. Por último, ruego á mis buenos amigos que se sientan en el banco de la Comision y al Sr. Ministro de Ultramar, que si posible fuera, no encerraran esta cuestion en el círculo estrecho de una cuestion de forma. Forma podrán ofrecer á S. S. algunas de las enmiendas presentadas: si S. S. las aceptara, de acuerdo con la Comision, y el Congreso las votase, entonces los grandes intereses de la Patria, creo, Sres. Diputados, que tendrán mucho que agradecernos.

Y pidiéndoos perdon por última vez por lo mucho que he debido molestaros, termino haciendo á todos presente mi sincera gratitud. (*Muestras de aprobacion.*)

El Sr. **PANDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, yo bien de-

searia en este momento no tener que cumplir un sagrado deber, pero me habeis de dispensar si no alcanzan mis escasas fuerzas á los grandes deseos que me animan, siquiera sea para cumplir con la honrosa distincion que me habeis confiado al elegirme de la Comision, sintiendo que en el seno de ella me hayan designado mis compañeros este segundo turno, que hubiera sido mejor desempeñado por cualquiera de ellos. Solamente tengo en mi abono los razonamientos que ha hecho mi queridísimo amigo el Sr. Laviña en hermosa forma; pero razonamientos que la mayor parte de ellos pienso demostrar plenamente que no tienen base; y lo pienso demostrar con los cálculos y los números, puesto que en los números y en los cálculos se ha fundado S. S., y yo, de la propia manera que el Sr. Laviña, confío en la verdad de los unos y los otros, porque á ellos me he dedicado mucho, y creo conocerlos algo.

Yo tengo una verdadera fe en los cálculos cuando proceden de hipótesis lógicas, cuando se traen todos los factores y verdades que esos cálculos necesitan; pero la verdad del cálculo mismo, la verdad de los números tiene, por ser verdad, que dar resultados absurdos, cuando en absurdos se fundan, y son deficientes, cuando falta algo para su demostracion. Repito, que tengo verdadera fe en los números, una fe racional, ya que no pueda decir dogmática, porque no lo es, y con los números demostraré al Congreso que los argumentos más fuertes que ha empleado el Sr. Laviña, serán exactos, segun las hipótesis que S. S. ha empleado; pero son erróneos, segun la hipótesis en que se deben fundar para la demostracion que ha querido hacernos, ó mejor dicho, para las consecuencias que ha sacado, erróneas por fuerza, al calcular elementos erróneos por un lado, y deficientes por otro.

Su señoría podrá, y no lo dudo, podrá haber llegado á verdades abstractas; pero no á verdades relativas, y aun ménos, á mi entender, á verdades prácticas.

Y nada tiene de extraño que al Sr. Laviña le haya ocurrido esto, que es muy lógico; cuando el individuo, bajo la presion de sentimientos nobles, como lo son siempre los de S. S., prescinde de sus fuerzas físicas, de las fuerzas materiales, y dando rienda suelta á la fantasía busca las soluciones que su deseo le inspira, llega con frecuencia á unos términos, suele recorrer distancias tan inconmensurables que, si bien caben en el pensamiento, son imposibles en el mundo real; así es, que cuando venimos al terreno de nuestras propias fuerzas, entonces sucede lo que no puede ménos de suceder, que tiene que ser, lo que es, y no lo que imaginamos con nuestra fantasía; y ménos aún si es tan pródiga como la del Sr. Laviña. Es preciso, pues, en la vida práctica no olvidar el que, si el pensamiento llega á todas las alturas, nuestra mano apenas salva la pequeña distancia de la tierra que la sujeta. Ya sabeis, señores, la diferencia que hay entre lo que es la realidad material y lo que son las creaciones de la imaginacion; entre lo que positivamente nosotros podemos hacer en el mundo real y lo que podemos crear en nuestro pensamiento.

No obstante haber incurrido el Sr. Laviña en este desequilibrio, yo le felicito de todas veras por sus patrióticos deseos; le felicito asimismo por su elocuente, bien pensado y notable discurso, y le doy las gracias más expresivas por la benevolencia con que ha tratado á la Comision; sintiendo tan solo que haya incurrido involuntariamente en ese desequilibrio que hay entre el pensamiento y nuestras fuerzas reales.

El Sr. Laviña, como era de suponer dada su gran ilustracion, ha hecho un estudio concienzudo, mejor dicho, un estudio de gran masa, respecto de este particular; pero S. S. ha olvidado lo mismo que ha referido aquí, á saber, que este es un problema altamente complejo (si bien no difícil de resolver), que este es un problema en el que hay que tener en cuenta una porcion de incógnitas, y que deben traerse todos los elementos y factores que son necesarios para demostrar si es suficiente, si es sobrado, si es pequeño el crédito que se discute, y si está en relacion real y positiva este proyecto con las subvenciones, con los contratos y subvenciones que en otras partes se dan.

Dice S. S. que no puede creer que se deban llamar, por ejemplo, paralelos, los servicios que saliendo de una misma region van próximamente á otra; los servicios que partiendo, por ejemplo, de Europa, van á los mercados de América, Oceanía ó del Asia; y es verdad, porque es preciso reducirlos á un comun denominador, porque es preciso hacer una clasificacion exacta de todos ellos, mirados bajo muchos puntos de vista. Pues bien, siendo esto así, y habiendo S. S. tratado en globo de todo esto así como de la importancia material y mercantil de otros países distintos al nuestro para hacer las separaciones debidas, se me voy á permitir el tratar estos puntos, aunque sea ligeramente, despues de seguir, si puedo, las indicaciones de S. S., y si no contesto á todas, será porque se me hayan pasado desapercibidas, ó porque tratándose de cuestiones que han de explanar mis dignos compañeros de Comision, ganareis todos con mi silencio al oir palabras más autorizadas.

Empezó S. S. diciendo que la opinion pública daba ya el asunto como cosa juzgada... (*El Sr. Laviña*: Perdone S. S.; he dicho que lo habia leido en un periódico.) En tal caso dispense S. S. la equivocacion en que incurrí. Pues bien, decia S. S. que habia leido en un periódico que esta cuestion habia pasado á cosa juzgada. Su señoría, que la ha discutido esta tarde, ha visto que no es cuestion que se puede considerar como cosa juzgada; y cuando á la Cámara se trae, una de dos: ó S. S. no reconoce á la Cámara las facultades que tiene, ó yo no entiendo para qué se trae.

Manifestó S. S. que en el banco de la Comision estaban representados todos los partidos monárquicos. Indudablemente que lo están, y todos se hallan conformes, lo cual abona al proyecto, y puedo decir á S. S. que si no hay representacion de algun otro partido, será porque el escaso número que constituye la Comision no lo consienta. Yo considero esta cuestion, más que como cuestion de gobierno ó de partido, de manera más alta y más general; yo creo que esta es una cuestion nacional, porque con ella se relacionan, como S. S. ha dicho muy bien, todos ó casi todos los intereses de la Nacion.

Su señoría queria dar al hecho de no estar el señor Puga en el banco de la Comision una así como protesta de este mismo señor contra el dictámen de la Comision, y yo he de decir á S. S. que cuando el Sr. Puga ha firmado el dictámen, es porque está completamente de acuerdo con él. Si trae ó no la representacion de su partido, como si la traen los demás indivíduos de la Comision, yo ¿qué voy á decir á S. S.? Su señoría conoce cuál es la mision del que

viene á estos puestos, y creo que no es necesario le diga que generalmente el que viene á una Comision no reniega de su criterio, ni se doblega á cierta clase de imposiciones; viene á estudiar, con más detencion de lo que pudiera haberlo hecho antes, el asunto que se le confia. Yo por mí lo digo, Sres. Diputados; tenía un conocimiento bastante vago de esta cuestion, y he tenido que aplicar mucho trabajo á su estudio para llegar á un conocimiento todavía deficiente; pero el bastante, me parece, para demostrar al Sr. Laviña algunos errores suyos fáciles de cometer en materia tan trascendental, tan vasta y tan compleja; y porque tiene el asunto tales puntos de vista, no es fácil imposiciones *à priori*, si bien varios indivíduos de la Comision conocian ya perfectamente el asunto que es causa de este debate; pero quiero suponer todo lo que el Sr. Laviña ha referido del Sr. Puga, y tanto mejor para el proyecto; porque si el Sr. Puga al entrar en la Comision pertenecia á un partido de oposicion que podia haber tenido ese distinto punto de vista que el Sr. Laviña ha indicado, en el poco tiempo que he tenido el honor de tratar al Sr. Puga he podido apreciar la independencia de su carácter, lo bastante para asegurar que no es hombre que necesite preguntar á nadie lo que ha de hacer en cumplimiento de su deber y su conciencia, y yo puedo asegurar al Sr. Laviña que en el seno de la Comision hemos podido apreciar su completa conformidad con los demás indivíduos de ella.

Algo dijo tambien el Sr. Laviña respecto de otra personalidad de la Comision, que me creo en el deber de recoger. Decia S. S. que si este indivíduo de la Comision venía aquí, como S. S. ha creido que venía, á representar las ideas del partido á que pertenece, habrá sido para dar el último suspiro de la benevolencia del partido conservador. ¿Qué quiere el Sr. Laviña que yo le diga respecto de esto? Conozco lo bastante al Sr. Villaverde, y el Sr. Laviña le conocerá quizás mejor que yo, para comprender que no se puede admitir esta asercion de S. S. Ni el Sr. Villaverde en nombre del partido conservador creo que pueda dar el último suspiro de la benevolencia que ha dispensado hasta ahora ni ese partido ni ningun otro (porque todos tienen ideas patrióticas), pueden dejar de ser benévolos con un Gobierno cuando traiga proyectos que aprecien aquellos beneficiosos para el país; siempre que este caso ocurra, el partido conservador, como cualquier otro, no solo no combatirá al Gobierno, sino que le dará su apoyo; y si despues de este proyecto, dado caso de que el partido conservador esté conforme con él, que yo creo que sí lo estará, viniera otro distinto con el cual estuviera á su vez conforme, lo apoyaria con la misma independencia y patriotismo con que lo ha hecho antes, combatiendo por el contrario lo que no esté dentro de sus convicciones.

El Sr. Laviña habrá tenido ocasion de oirlo así aquí de los propios labios del dignísimo jefe del partido conservador. No voy á seguir al Sr. Laviña en todos los razonamientos que ha aducido, porque los tocaré despues sucesivamente.

Yo no deseaba traer aquí contratos y proyectos semejantes de países extranjeros, para compararlos con el que se discute, por más que los haya consultado; pero como el Sr. Laviña lo ha hecho, yo tengo que hacerlo tambien, tanto más cuanto que S. S., fiado en su buena memoria, nos ha dicho tantos números, que yo que tengo mucha ménos, consultando los datos recuerdo algunos en que S. S. se ha equivocado, y como yo no me fio en mi memoria, daré los datos por escrito á los taquígrafos y S. S. verá si son exactos.

Respecto á velocidades, debo decirle á S. S. que en parte no ha comparado las que se exigen en el contrato que se está discutiendo con las que en otros países se exigen, dentro de sus respectivos contratos, sino con las que en realidad hacen los barcos de estos últimos que suelen ser mayores, y tambien en el nuestro lo son.

Su señoría en cuestion de subvenciones nos ha dicho que la Compañía que hace el servicio del Havre á Nueva-York tiene una subvencion por milla de 16 francos y 92 céntimos. Yo tengo que decirle á S. S. que no tiene esa subvencion, sino la de 20 francos y 51 céntimos. (*El Sr. Laviña*: Lo he citado despues.) Pues no se lo he oido á S. S.

Su señoría ha hablado de privilegios, y yo sobre este particular le diré á S. S., que si entiende por privilegio el que se auxilie lo que hoy tenemos ménos de lo que en otras partes se hace en casos análogos y con ménos razon de la que en España existe, entonces estoy conforme con S. S.; pero yo creo que S. S. no querrá crear una flota nueva (si es que fuera posible crearla, que yo no lo creo tan fácil como S. S.), destruyendo la que hoy exista. Desde luego le aseguro á S. S., que habrá quien aceptaria el servicio de que se trata, por ménos de lo que en el proyecto se concede; pero yo le podria demostrar á S. S., que sucederia una de dos cosas: ó que se arruinarian esas otras Compañías que vinieran al concurso con mejores condiciones, ó que no nos convendria de ninguna manera aceptar sus proposiciones, porque, como ha dicho su señoría, en alguna ocasion podrán los barcos de la Compañía Trasatlántica representar una parte de la honra nacional, y creo que un Gobierno que estime tanto como este y como todos estiman la honra nacional, no la habria de poner en peligro por economizar unos pocos millones de pesetas.

Respecto á si otras Naciones tienen organizados sus servicios de una manera más ventajosa que nosotros, yo he de hacer á S. S. una indicacion muy atendible. ¿Cómo quiere S. S. comparar la riqueza comercial de Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y otras Naciones con la nuestra? Yo siento mucho no poder establecer comparaciones con Francia en estas cosas; no la envidio en algunas; pero en cuanto á riqueza comercial y á su material flotante, preciso es reconocer que no podemos competir con ella, y mucho ménos en lo segundo, con Inglaterra, que está todavía más sobrada de ese material, y cuyo movimiento comercial marítimo es asombroso.

Yo conozco bastante, no tanto como S. S. el material flotante que poseemos en España respecto á la marina mercante, y estoy persuadido de que podria hacer algunos pequeños servicios, ciertas travesías; pero dudo mucho que pudiera llevar á cabo servicios de alguna importancia que hubieran de hacerse en la navegacion de altura, otro material que el de la Trasatlántica.

No dudo que habrá en España capitales sobrados que pudieran emprender estos servicios, *siempre que exista espíritu social bastante*; pero es preciso tener en cuenta que la creacion de material suficiente y su organizacion no es asunto de un dia, y sin duda esto lo habrá tenido muy en cuenta el Gobierno.

Su señoría no debió olvidar que esta Compañía ha aceptado todas las condiciones que el Gobierno le ha presentado, y que no puede dudarse de la buena fe y del patriotismo que debe tener, que hasta ahora ha tenido, y que es seguro que tendrá en adelante.

Su señoría ha manifestado que solo se protegen intereses particulares; pero yo debo decir á S. S. que nosotros nos hemos preocupado de intereses más altos.

Su señoría supone que la Empresa puede alquilar un barco, en el que pudiera, á mi entender, *considerarse el sagrado emblema de la Patria no más que como un trapo amarrado á un palo.* Yo no creo llegue este caso, ni por interés de la Compañía, ni porque el contrato lo permita, ni por otra porcion de concausas que tal vez trataré despues; pero ha de permitirme S. S. le devuelva su propio argumento, y ya que sin razon no confia en la Compañía contratante y supone pudiera tener un barco alquilado, cuando hoy todos son españoles y suyos, ¿qué deducciones no sacaríamos con los que pretender pudieran el propio servicio que se discute, sin tener barco alguno en la actualidad, ó de tenerlos, fueran insuficientes ó inútiles?

Yo no conozco la Compañía; pero sé que es española, y no dudo que respecto de este y otros puntos importantes el Gobierno y ella misma se cuidarán de que los intereses españoles estén á cubierto de toda clase de inconvenientes. Y me ha de permitir S. S. que yo, que no conozco de esa Compañía más que al Marqués de Comillas, y que no sé ni la representacion que en ella tiene, como conocí de nombre, y conoció toda España, á D. Antonio Lopez, fundador de la Sociedad, me concederá S. S. que le diga y repita, que no es de temer que el servicio se haga con barcos extranjeros, pues todos sabemos que en la Compañía Trasatlántica todo es español ménos la construccion de los barcos, lo cual no puede quitarles el carácter de españoles, porque pagados están segun todos sabemos; y aun cuando se ha dicho aquí que los maquinistas no son españoles, y que ellos son los dueños de los barcos, yo lo niego, porque el dueño del barco es el capitan, y éste y los demás tripulantes, españoles son. De todos modos, claro es que si no hay casi maquinistas españoles para nuestra marina de guerra, hay que acudir á los maquinistas extranjeros; pero de esto ¿qué culpa tiene la Empresa?

Lo mismo le sucedió, y no sé si aún le sucede en algo, á la marina de guerra, á pesar de los esfuerzos que S. S. sabe se han hecho para que los maquinistas no fuesen extranjeros, creando en Cartagena y otros puntos escuelas de maquinistas. Así y todo, yo creo que no habrá para toda la marina mercante el suficiente personal de maquinistas españoles; pues si lo hubiera, de seguro serían preferidos á los extranjeros. Con esta misma dificultad tienen que luchar las Compañías de ferro-carriles.

Y voy á otro punto. Decia S. S., examinando este proyecto, que podrá ser muy liberal el Gobierno y el partido que se hace solidario del contrato, pero que no lo parecian. No sé qué razones tendrá S. S. para hacer esta observacion; pero yo he de repetir lo que antes he dicho, esto es, que el partido liberal, como todos los partidos, antes de defender su credo, defienden la Patria, y yo le demostraré á S. S. que este contrato está íntimamente ligado con ella. En cuanto al privilegio que el contrato supone, segun S. S., puedo decirle que todas las Naciones conceden esos privilegios, y no hemos de ser nosotros, que disponemos de ménos elementos, los que vayamos á realizar cosas que son imposibles á los demás.

Dijo S. S. que esta Comision no había seguido el ejemplo de la que entendió en el proyecto de tabacos. Yo no he de tocar este punto, limitándome á decir que la Comision ha creido que lo que real y principalmente debia venir al Congreso era lo relativo al crédito necesario para este servicio, asunto de carácter totalmente legislativo; y aun cuando el contrato no tiene este carácter y es, á mi juicio, de la facultad del Poder ejecutivo, lo ha traido tambien y se está discutiendo, como lo prueba el discurso de S. S. El Sr. Presidente de la Cámara indicó la manera más fácil de discutirlo, y la Cámara así lo consideró á su vez.

En el proyecto de ley sobre el tabaco se hizo una cosa análoga, y es precisamente lo que S. S. nos presenta como antagónico.

El Sr. **PRESIDENTE**: Van á pasar las horas de Reglamento, Sr. Diputado. ¿Quiere V. S. continuar?

El Sr. **PANDO**: Señor Presidente, como tengo que contestar á lo que ha dicho el Sr. Laviña, y no creo que pudiera terminar esta tarde, si S. S. tiene á bien reservarme la palabra para mañana, desde luego se lo agradeceré.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): ¿Acuerda el Congreso reunirse mañana en Secciones?»

Así lo acuerda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley autorizando la construccion de un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas, termine en Rubí.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 57, sesion de 29 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se procedió á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los cinco de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Con arreglo á lo que prescriben la ley de 23 de Noviembre de 1877 y el reglamento para su ejecucion, se autoriza á D. Emilio Batlle para construir y explotar sin subvencion del Estado un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas, punto designado por Jusepets, límite de Gracia, provincia de Barcelona, y pasando por San Cugat del Vallés, termine en Rubí y San Quirico de Tarrasa.

Art. 2.° Las obras para el establecimiento de la citada línea se declaran de utilidad pública en consonancia con los arts. 63, 64 y 68 de la expresada ley, y por tanto con derecho á la expropiacion forzosa y á la ocupacion y aprovechamiento de los terrenos del dominio público y del Estado.

Art. 3.° La construccion deberá hacerse con sujecion al proyecto que obra en el Ministerio de Fomento y á las condiciones particulares bajo las cuales se otorgará la concesion.

Art. 4.° Las obras comenzarán dentro de los seis meses siguientes á la publicacion en la *Gaceta de Ma-*

drid del pliego de condiciones, y habrán de terminarse dentro de tres años, á contar de dicha fecha.

Art. 5.° El tiempo de la concesion será de noventa y nueve años.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

Se mandó pasar á la Comision de actas la credencial núm. 451, presentada en Secretaría por Don Santiago Solo de Zaldívar, Diputado electo por el distrito de Don Benito, provincia de Badajoz.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que la Comision que ha de dar dictámen sobre la proposicion de ley determinando las condiciones y forma en que pueden convalidarse los derechos de colonato en las roturaciones de bienes propios y comunes, habia elegido presidente al Sr. Ramos Calderon, y secretario al Sr. Fernandez de Soria.

Igualmente quedó enterado el Congreso de que la Comision que entiende en el suplicatorio que por conducto del Sr. Ministro de Ultramar remite el juez especial nombrado en Manila para conocer en una causa sobre malversacion de fondos públicos, habia nombrado presidente al Sr. Rodriguez Correa, y secretario al Sr. Diaz Moreu.

Se acordó quedasen sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados, los expedientes que se mencionan en la siguiente comunicacion:

«Ministerio de la Gobernacion.—Excmos. Señores: De Real órden tengo el honor de remitir á V. EE. los expedientes reclamados en su comunicacion de 25 del actual, relativos á la suspension de varios Ayuntamientos de la provincia de Orense, que han sido pedidos por el Sr. Diputado D. Senen Canido, acompañando el correspondiente índice. Al propio tiempo, manifiesto á V. EE. que el expediente formado con motivo de la protesta formulada por la minoría de la Diputacion provincial de Orense, reclamando contra la constitucion de la misma, y el relativo al formado por el gobernador civil á dos diputados provinciales, y que han sido pedidos por dicho Sr. Diputado y reclamados por V. EE. en comunicaciones de 22 y 25 del corriente mes, se hallan á informe de la Seccion de Gobernacion del Consejo de Estado.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 29 de Marzo de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran los siguientes dictámenes de Comision:

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Castilruiz á Villanueva de Cameros. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Idem id. dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara; una que partiendo del kilómetro 139 de la de Albaladejito á Guadalajara empalme con la de Aranzueque á Mondéjar, y otra desde el kilómetro 13 de la antedicha carretera á Valformoso y Tomellosa. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido; los demás asuntos pendientes, y reunion de Secciones.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete.

NUEVE APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Artículos y bases, remitidos y modificados por el Senado, referentes al proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, habiendo tomado en consideracion el proyecto de ley, remitido por ese Cuerpo Colegislador, que autoriza el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares, lo ha aprobado con las modificaciones introducidas en los artículos y bases que se expresan á continuacion:

Artículo 1.°

Se autoriza el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península, islas Baleares, Ceuta y demás posesiones del Norte de África, con arreglo á las disposiciones de esta ley.

Artículo 2.°

El arrendamiento se verificará prévio concurso público, anunciado con cuarenta dias de anticipacion, y celebrado ante una Junta presidida por el Presidente del Consejo de Estado, y compuesta de siete Senadores y siete Diputados, elegidos respectivamente por el Senado y el Congreso; del Presidente del Tribunal de Cuentas del Reino; del Presidente de la Seccion de Hacienda del Consejo de Estado; del gobernador del Banco de España y del Presidente del Consejo superior de Agricultura, Industria y Comercio. Formarán tambien parte de la Junta, con voz, pero sin voto, el director general de Rentas, el director de lo Contencioso y el interventor general de la Administracion del Estado.

Artículo 7.°

Las proposiciones se presentarán ante la Junta en pliegos cerrados y sellados, acompañándose á las mismas el documento que acredite haber depositado, en metálico ó en valores públicos, á los tipos establecidos, bien en la Caja general de depósitos, bien en las sucursales de la misma en provincias, en las Delegaciones de Hacienda de España en el extranjero ó en el Banco de España y sus sucursales, la suma de 5 millones de pesetas, sin cuyo requisito no será admitido pliego alguno.

Base 3.ª

Para fijar la cantidad que el contratista garantice al Estado como producto líquido de la renta en cada año, se entenderá dividido el plazo total del contrato en cuatro períodos iguales de tres años cada uno. Durante el primer período abonará el contratista 90 millones de pesetas anuales; durante el segundo, el término medio del producto líquido obtenido en los años segundo y tercero, y durante el tercero y cuarto período, el término medio del producto líquido obtenido en el período inmediato anterior.

Además de la cantidad que representa en cada año el tipo fijo garantizado, el contratista abonará el 50 por 100 del exceso del producto líquido total obtenido en el mismo año sobre aquella cantidad.

Base 4.ª

Para fijar el producto líquido de la renta, se deducirá del total ingreso:

1.° El importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion y elaboracion, correspondientes á las manufacturas vendidas durante el año.

2.° El interés de 5 por 100 sobre el capital realmente empleado por el contratista en el negocio, sin contar la fianza.

Base 6.ª

El contratista se hará cargo por inventario valorado de los edificios, máquinas y enseres de la propiedad del Estado que constituyen las fábricas y almacenes actuales, y los devolverá, con abono de desperfectos, salvo los de uso natural, al terminar el contrato.

En dicha valoracion no se incluirá el importe de los solares de las edificaciones.

Recibirá igualmente, pagándolos al precio de coste y costas, el tabaco en rama y elaborado, envases y demás útiles para la fabricacion existentes en las dependencias del Estado al empezar el contrato.

Para practicar el inventario valorado, determinar las existencias y el precio de las mismas y justificar el importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion, se nombrará una Comision, compuesta de dos delegados del Gobierno, dos de la Compañía concesionaria y el director general de la renta, que la presidirá.

Base 11.ª

El contratista conservará en las fábricas el número, clases y precios de las labores existentes, no pudiendo alterarlos sin prévia autorizacion del Ministro de Hacienda. Además podrá establecer las que considere convenientes, poniendo en conocimiento de la Direccion del ramo las condiciones especiales de las mismas.

El contratista deberá admitir y expender en comision los tabacos elaborados en las provincias y posesiones de Ultramar y en Canarias, con arreglo á las condiciones que, de acuerdo con él, señale el Gobierno.

Los productos líquidos de estas comisiones se computarán como parte de la renta.

Las cantidades de tabaco de Filipinas, de Cuba, de Puerto-Rico y de Canarias, en sus diversas clases, que adquiera el contratista, guardarán, con respecto á la totalidad de sus adquisiciones, cuando ménos, la proporcion de 6 millones de kilógramos del de Filipinas, 3 millones de kilógramos del de Cuba, 1.500.000 kilógramos del de Puerto-Rico y 400.000 kilógramos del de Canarias, que ha sido la señalada entre unas y otras cantidades durante el último año en que ha tenido á su cargo este servicio la Administracion del Estado; entendiéndose que, si aumentasen las necesidades del consumo y fuera éste mayor de los 21 millones de kilógramos á que corresponden las cantidades mencionadas, se aumentarán tambien las mismas en idéntica proporcion.

Si durante el tiempo del arriendo se producen tabacos en nuestras posesiones del Golfo de Guinea é Islas de la Oceanía, el contratista, de acuerdo con el Gobierno, podrá admitirlos para fomentar el cultivo en aquellas regiones, pero sin disminuirse las cantidades que, con arreglo al párrafo anterior, se han de tomar de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas y Canarias, rebajándose, por lo tanto, de la adquisicion extranjera.

Podrá el Gobierno obligar al contratista á aumentar la cantidad proporcionada del producto nacional, siempre que su adquisicion no sea más onerosa que la del tabaco extranjero de análoga calidad.

Base 12.ª

Trascurridos los dos primeros años del arriendo, el Gobierno podrá conceder autorizaciones para cultivar en la Península é Islas adyacentes tabaco destinado á la exportacion al extranjero ó á la fabricacion oficial, con sujecion á las reglas que préviamente dictará la Administracion, de acuerdo con el contratista, respetando las franquicias regionales que en la actualidad existan respecto al cultivo y consumo de la planta. La cantidad de tabaco de esta procedencia que adquiera el contratista para las fábricas, se bajará de la que pueda introducir del extranjero, segun la base anterior.

Antes de conceder las autorizaciones para el culti vo, el Gobierno dará cuenta á las Córtes de las condiciones en que hayan de ser aquellas otorgadas.

Base 13.ª

El contratista estará relevado, por el hecho de su contrato, del pago de la contribucion industrial.

No se exigirá derechos de ninguna clase á la importacion de los tabacos en rama, bien se dediquen á la elaboracion ó bien se declaren inútiles para ella, como tampoco á la exportacion de los tabacos elaborados por el contratista que se destinen al extranjero. De igual suerte no se exigirán derechos de importacion á las máquinas y útiles para la fabricacion, entendiéndose por tales los instrumentos, herramientas ó aparatos que sirvan para facilitar dicha operacion

Base 17.ª

El contratista nombrará libremente los empleados que necesite para sus oficinas y direccion de labores; pero este personal no tendrá derecho alguno á que el Estado les reconozca ó declare pension, abono de tiempo de servicios ni categorías por los servicios prestados al contratista.

Este queda obligado á poner en conocimiento del Gobierno las plantillas de sus empleados, con los sueldos que se les asigne, y únicamente los que de éstos sean aprobados por el Ministerio de Hacienda, serán considerados como gastos de fabricacion.

El mismo contratista quedará obligado á admitir en las fábricas, sin retribucion por su parte, los individuos del cuerpo pericial determinado en el art. 13 de la ley, que designe el Gobierno.

Y con arreglo al art. 10 de la ley de relaciones entre los Cuerpos Colegisladores, formarán parte de la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos, los Srcs. Senadores D. Vicente Hernandez de la Rúa, D. José de la Torre y Villanueva, Don Isidoro Gomez Aróstegui, D. Nicolás de Paso y Delgado, D. Juan Facundo Riaño, D. Salustiano Sanz y D. Francisco de la Pisa Pajares.

Palacio del Senado 29 de Marzo de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á la Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar y Sedano al puente de Cobauera.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, entre las de tercer órden, y se procederá inmediatamente á su estudio y á su construccion, prévios los trámites legales, las siguientes:

1.ª Una de Búrgos á Pinza por Santibañez Zarzagala.

2.ª Otra de Aranda de Duero, en la provincia de Búrgos, á Ayllon, en la de Segovia.

3.ª Otra que desde Aranda, pasando por Campillo, Moradillo y San Miguel de Bernuy, vaya á enlazar en Cantalejo, provincia de Segovia, con la que desde este punto se dirige á la indicada capital.

4.ª Otra que desde Pradoluengo, provincia de Búrgos, vaya á enlazar en el confin de la provincia de Logroño, con la que desde allí se dirige á Ezcaray.

5.ª Otra desde la Horca de Bóveda á Medina de Pomar, tambien en la provincia de Búrgos.

6.ª Otra en la misma provincia, desde Sedano hasta el puente de Cobauera, en la carretera de Peñacastillo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don José de la Torre y Villanueva, D. Francisco de la Pisa Pajares, D. Escolástico de la Parra, D. Manuel María Alvarez, D. José Aldecoa, D. Diego García y D. Ignacio Rojo Arias.

Palacio del Senado 29 de Marzo de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios y de Egea de los Caballeros á Zuera.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, con la clasificacion de tercer órden, las siguientes:

1.ª De Puertollano (Ciudad-Real) á Fuencaliente, por Mestanza.

2.ª De Torrejon el Rubio (Cáceres) á Cañaveral.

3.ª De Dos Hermanas (Sevilla) á Los Palacios.

4.ª De Egea de los Caballeros (Zaragoza) á Zuera.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Conde de Bañuelos, D. Nicolás de Paso y Delgado, Marqués de la Fuensanta del Valle, D. Juan Facundo Riaño, Marqués de Fuente-Santa, D. Domingo Caramés y D. Ignacio Rojo Arias.

Palacio del Senado 29 de Marzo de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondejar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una de Haro á Ezcaray.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se considera incluida en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden de Haro á Ezcaray, que pasando por los pueblos Zorraquin y Valgañon, termine en el confin de la provincia de Logroño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Manuel Colmeiro, D. Francisco de la Pisa Pajares, D. Eugenio de Corcuera, D. Vicente Morales Diaz, D. Bernardo Rodriguez Díez, D. Vicente Hernandez de la Rúa y D. Ignacio Rojo Arias.

Palacio del Senado 29 de Marzo de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, sobre inclusion en el plan general de carreteras de una de tercer órden de Tineo á Paredes.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de Tineo, pase por San Roque, Casa del Puerto, Las Tabiernas, Folguerúa, Villatresmil y Llaneces, y termine en Paredes.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Joaquin Saavedra Bálgoma, D. Pedro Calderon y Herze, Baron de Covadonga, Marqués de Hoyos, Don Domingo Caramés, Conde de Pallares y Conde de Canga-Argüelles.

Palacio del Senado 29 de Marzo de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta las inmediaciones de Ciutadilla de la de Cervera á Pons.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Ciutadilla de la de Cervera á Pons, ha examinado este asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para incluir en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden denominada de Cervera á Pons, por Guisona, en la provincia de Lérida, desde Cervera hasta empalmar en las inmediaciones de Ciutadilla con la de Artesa de Segre á Montblanch.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.

Palacio del Congreso 29 de Marzo de 1887.=Gil María Fabra, presidente.=José Arrando.=Agustin de La Serna.=Enrique Santana.=Eduardo Gullon.=Juan Alvarado.=Vicente Alonso Martinez, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Castilruiz á Villanueva de Cameros.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Castilruiz á Villanueva de Cameros, ha examinado este asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de la de Agreda á Soria, en el término de Castilruiz, pase por Fuentestrun, Trébago, Magaña, Fuentes, San Pedro Manrique y La Cuesta á empalmar en la de Yanguas, y de esta por Diustes á la de Villanueva de Cameros con la de Torrecilla.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá presente lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 29 de Marzo de 1887.=Justo Tomás Delgado, presidente.=Tirso Rodrigañez.=Gil María Fabra.=Tomás Sancho.=El Marqués del Romeral.=Santiago de Andrés Moreno.=Anselmo de Córdoba, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley remitido por el Senado sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen acerca del proyecto de ley, remitido por el Senado, sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara, ha examinado detenidamente este asunto; y conforme con lo aprobado por aquel Cuerpo Colegislador, tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Desde esta fecha formarán parte del plan de carreteras de tercer órden del Estado, en la provincia de Guadalajara, la que partiendo del kilómetro 139 de la de Albaladejito á Guadalajara pase por Chiloeches y el Pozo á empalmar en el punto más conveniente de la de Aranzueque á Mondéjar, en el valle del Tajuña, y la que partiendo del kilómetro 134 de la misma carretera de segundo órden de Albaladejito á Guadalajara, pase por Lupiana á empalmar en el punto más conveniente de la de Brihuega á la Armuña, entre Valfermoso y Tomellosa.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 30 de Marzo de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Ramon Rodriguez Correa. Vicente Alonso Martinez.=Francisco Ansaldo.=Gabriel de la Puerta.=Tomás Sancho, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada.

La Comision nombrada para emitir dictámen sobre la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada, despues de haber examinado con el necesario detenimiento este asunto, y de comprobar la perfecta exactitud de los datos que en la proposicion se alegan, y que hacen de todo punto conveniente la variacion que se pide, conforme en un todo con el contenido de la misma, y adicionando, por indicacion de su autor, á los pueblos comprendidos en la seccion sexta de Calaf, el de San Martin de Sasgayolas, que por su situacion á ella debe corresponder, tiene la honra de proponer á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. El distrito electoral de Igualada para las elecciones de Diputados á Córtes quedará dividido en las secciones siguientes:

Primera seccion, Igualada.

Segunda idem, Capellades.

Tercera idem, Pobla de Caramunt.

Cuarta idem, Bruch, Collbató, Piera, Castellolí.

Quinta idem, La Llacuna, Carme, Torres de Claramunt, Santa María de Miralles.

Sexta idem, Calaf, Castelfullit de Riubregós, Calonge, Prast del Rey, Salavinera, San Martin de Sasgayolas.

Sétima idem, Veciana, Copons, Pujalt, Jorba.

Octava idem, Rubió, Odena, Vilanova del Camí, Montbuy.

Novena idem, Tous, Montmaneu, Argensola, Bellprat.

Palacio del Congreso 28 de Marzo de 1887.=Alberto de Quintana, presidente.=Jerónimo Marin.=Camilo Fabra.=Manuel de Azcárraga.=Pascual Ribot.=Juan Rosell.=José Bosch y Serrahima, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL JUEVES 31 DE MARZO DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres y cinco minutos de la tarde.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Se lee igualmente una proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra).=Apoyada por el Sr. Vincenti, es tomada en consideracion y pasa á las Secciones.=Se reserva la palabra al Sr. Gutierrez de la Vega para cuando esté presente el Sr. Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Baselga ruega al Sr. Ministro de Hacienda que adopte alguna medida para que no se moleste á los pueblos con comisionados exigiendo débitos pequeños, cuando el Estado les es deudor de cantidades mayores; y pregunta despues al Gobierno de S. M. si sabe que se ha dado una organizacion militar al partido carlista, y que al frente de ella se encuentran indivíduos que por haber pertenecido al ejército, cobran sueldo del Estado, y si cree que no ha llegado el momento de tomar alguna determinacion respecto de esta organizacion.=Se acuerda poner las preguntas en conocimiento del Gobierno.=El Sr. Baron de Sangarren pide la palabra.=Manifestacion de la Presidencia, que concede la palabra al Sr. Baron de Sangarren para una alusion personal, y este señor dice que la usará despues que hable el Gobierno.=Entran en el salon los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y de la Gobernacion, y el Sr. Baselga reproduce su pregunta.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifican los Sres. Baselga y Ministro de la Gobernacion.=Alusion personal del Sr. Baron de Sangarren.=Manifestecion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de Hacienda el ruego del Sr. Quintana para que se sirva enviar al Congreso los expedientes contradictorios sobre clasificacion del Hospital de Santa Cruz de Barcelona, que obran en la Direccion general de propiedades.=El Sr. Gutierrez de la Vega ruega al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que se sirva excitar el celo del fiscal de la Audiencia de Manzanares á fin de que los delitos cometidos por el alcalde de Montiel, desobedeciendo un auto de la Audiencia, sean castigados; y llama la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion acerca de lo que está pasando en el pueblo de la Robla, provincia de Leon, donde el alcalde impone recargos sobre la contribucion territorial, y comete otros excesos que deben ser reprimidos.=El Sr. Molleda se hace cargo de cuanto ha expuesto el Sr. Gutierrez de la Vega acerca del alcalde de la Robla.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones repetidas de los Sres. Gutierrez de la Vega y Ministro de la Gobernacion.=Contesta el Sr. Ministro de Gracia y Justicia á la excitacion que le ha dirigido el Sr. Gutierrez de la Vega.=El Sr. Molleda rectifica y da las gracias al señor Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Alvarado llama la atencion del Sr. Ministro de Gracia y Justicia acerca de la situacion que ocupan hoy varios escribanos interinos de los Juzgados de instruccion y acerca de la anomalía que resulta, teniendo en cuenta lo que dispone el art. 14 del Código penal, respecto de los delitos de imprenta, de que un artículo sea penado por una Audiencia, y absuelto por otra.=Contestacion del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.=Rectifica el Sr. Alvarado.=Es retirado por la Comision el dictámen sobre creacion de Administraçiones subalternas de Hacienda.=Preguntas del Sr. Bergamin á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Estado respectivamente acerca de la colision ocurrida en

Sabadell; sobre las prisiones que últimamente han tenido lugar en Barcelona y Sevilla, y respecto de la colision habida entre algunas tribus de Marruecos y las fuerzas que custodian nuestras colonias de Rio de Oro.=Le contesta el Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones de los Sres. Bergamin y Ministro de la Gobernacion.=Orden del dia: se aprueban definitivamente y pasan al Senado los proyectos de ley sobre concesion de un ferro-carril económico de Alcoy al puerto de Gandía, y otro autorizando la construccion de un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas termine en Rubí.=Sin discusion se aprueban y pasan á la Comision de correccion de estilo los siguientes dictámenes: incluyendo en el plan general de carreteras la de Azumara á Puente de Otero; la de las Atalayas á Fortuna; la prolongacion hasta las inmediaciones de Ciutadilla de la de Cervera á Pons; la de Castilruiz á Villanueva de Cameros; dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara; variando la division de Secciones del distrito electoral de Igualada; haciendo extensivos á los minerales de manganeso, zinc y plomo los beneficios otorgados á los de hierro en la isla de Cuba é incluyendo en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba el que partiendo de Pinar del Rio termine en el puerto de los Arroyos.=Pasa el Congreso á reunirse en Secciones.=Se suspende la sesion á las cinco ménos cuarto.=Continúa á las cinco.=Sigue la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española, y en el uso de la palabra el Sr. Pando, como de la Comision, segundo turno en pró.=Próximas á terminar las horas de Reglamento, se suspenden el discurso y la discusion.=Se da cuenta y el Congreso queda enterado de los objetos de que se han ocupado las Secciones en su reunion de esta tarde.=Igualmente queda enterado de la constitucion de varias Comisiones y nombramiento de sus presidentes y secretarios.=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque, y la de Dueñas á Ateca.=Orden del dia para mañana: los asuntos pendientes; los dictámenes que se han leido, y sorteo de Secciones.=Se levanta la sesion á las siete y cuarto.

Se abrió á las tres y cinco minutos, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Vincenti incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra) (*Véase el* Apéndice vigésimotercero *al* Diario *núm. 57, sesion de 19 de Julio de 1886, y* Diario *núm. 57, sesion de 29 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Vincenti tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **VINCENTI**: Unicamente por cumplir un deber reglamentario, que considero tambien de cortesía, he pedido la palabra para apoyar la proposicion que acaba de leerse, pues de otra suerte, y dada la importancia que reviste para los intereses materiales del país, de Galicia, no pronunciaria en su defensa frase alguna, pues seguramente sin necesidad de ella habríais de tomarla en consideracion.

Se trata de incluir en el plan general de carreteras del Estado una que partiendo de Carballino (Orense) termine en Silleda (Pontevedra), pasando por Irijo, Villatuje é Iglesia de Cortegada.

Si esta carretera se lleva á efecto, una de las comarcas más ricas de Galicia, la del Rivero de Avia, quedará en fácil y directa comunicacion con el resto de aquella region, pudiendo establecerse de esta suerte esas corrientes comerciales que constituyen la vida de los pueblos.

El Rivero exportará fácilmente sus vinos, é importará los cereales.

Cuando el Ayuntamiento de Silleda solicitó este trazado, informó favorablemente la peticion la Jefatura de ingenieros de la provincia, antecedente que conviene tener en cuenta.

Hoy dia esa comarca se comunica con Santiago por incómoda travesía; y es tal lo que se acorta la distancia respecto á la única carretera que existe, que se prefiere á ella; por eso os pido que convirtais esa travesía en fácil camino, y que el Estado la considere de utilidad pública.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gutierrez de la Vega tiene la palabra.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: La he pedido, Sr. Presidente, para denunciar determinados abusos al Sr. Ministro de la Gobernacion; y como no está presente, ruego á la Presidencia me la reserve para cuando el Sr. Ministro de la Gobernacion ocupe su banco.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se reservará á V. S. la palabra, siempre que pueda usarla antes de entrar en el órden del dia.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Baselga tiene la palabra.

El Sr. **BASELGA**: Para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de Hacienda, y otra al Gobierno en general, sintiendo que no esté presente ninguno de los Sres. Ministros, porque una y otra entiendo que revisten verdadera importancia.

La que se refiere al Sr. Ministro de Hacienda, puede reducirse á estos términos: ¿Sabe el Sr. Ministro de Hacienda la situacion por que atraviesan muchos pueblos de España, y principalmente los de las provincias de Extremadura, á los cuales se les han vendido sus bienes de propios, siendo así que hace siete ú ocho años que no se han hecho las liquidaciones de sus láminas para percibir el 80 por 100 que les corresponde? ¿Cree el Sr. Ministro de Hacienda que teniendo el Estado débitos contra esos pueblos, puede

forzar á los delegados en las provincias para que manden comisionados á los mismos, y por débitos pequeños amenazarles con que serán vendidos sus bienes, si no hacen el pago de lo que deben, siendo así que el Estado les debe á ellos cantidades mayores?

Entre muchos pueblos de la provincia de Badajoz que pudiera citar, me conviene hacerlo del de Higuera de Vargas. A dicho pueblo se le han vendido todos los bienes de propios y comunales, y se hace imposible la vida del Municipio, porque el Estado le adeuda cantidades considerables, y en cambio, por débitos pequeños á la Administracion, tiene constantemente comisionados de apremio que le agobian y mortifican.

Mi ruego, pues, se reduce á pedir al Sr. Ministro de Hacienda, que tome alguna medida que saque á estos pueblos del estado aflictivo en que se encuentran, y que por el pronto, ordene la retirada de estos comisionados.

Siento que no esté presente ninguno de los señores Ministros, porque al Gobierno en general tengo que dirigir estas preguntas.

¿Sabe el Gobierno que se ha dado una organizacion militar al partido carlista, y que al frente de ella se encuentran indivíduos pertenecientes al ejército, y que por pertenecer á él en alguna de sus situaciones, cobran sueldos del Estado? (*El Sr. Baron de Sagarren pide la palabra.*) ¿Cree el Gobierno que esta organizacion es tolerable y justa, y que guarda armonía con la persecucion que se hace á muchos republicanos que viven dentro de la legalidad, y á los cuales se les molesta constantemente, á pretexto de alteracion del órden público?

Parece que hay una ley de privilegio y de casta, que es conveniente desaparezca, colocando así á todos los españoles dentro de una legalidad comun.

Yo deseo que el Gobierno diga su opinion respecto de este particular; pero ya que no está aquí, y puesto que el Sr. Baron de Sagarren ha pedido la palabra, él informará á los Sres. Diputados de la organizacion que se ha dado al partido carlista, haciendo constar por mi parte el deseo de igual tolerancia para los partidos extremos.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Se pondrán en conocimiento de los Sres. Ministros las preguntas y el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: Las oposiciones no tienen por qué contestar á las preguntas que al Gobierno dirigen los Sres. Diputados. Los Sres. Ministros están retenidos hoy en otra parte por atenciones de su cargo; hoy ha sido dia de Consejo con S. M., y nada tiene de particular que no hayan venido á primera hora.

¿Para qué ha pedido la palabra el Sr. Baron de Sangarren?

El Sr. Baron de **SANGARREN**: Para alusiones, puesto que se me ha aludido personalmente, y se ha aludido al partido carlista, y soy aquí su único representante.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene V. S. la palabra.

El Sr. Baron de **SANGARREN**: Como el Gobierno de la Regencia no ocupa su puesto, por la razon que el Sr. Presidente del Congreso ha indicado, yo rogaria á S. S. que me reservase la palabra hasta saber si el Gobierno de la Regencia toma en consideracion las excitaciones del Sr. Baselga. (*Entran en el salon varios Sres. Ministros.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Quiere el Sr. Baselga tener la bondad de reproducir su última pregunta?

El Sr. **BASELGA**: Con mucho gusto, Sr. Presidente.

He preguntado al Gobierno de S. M. si tiene conocimiento de lo que todos los dias vienen anunciando los periódicos respecto á la organizacion del partido carlista. De esas noticias resulta que se le ha dado una organizacion verdaderamente militar y que, al frente de los departamentos ó distritos militares, se ha colocado á determinados jefes, alguno de los cuales cobra sueldo del Estado.

Si el Gobierno tiene conocimiento de esto, deseo saber qué medidas ha adoptado para evitarlo, ó si, por el contrario, cree el Gobierno que esta organizacion está dentro de la legalidad, lo cual yo celebraré por sí á mis amigos y correligionarios conviniese algun dia disfrutar de este beneficio.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El Gobierno procura saber, y sabe en efecto, la organizacion que el partido carlista tiene; pero el Sr. Baselga comprenderá que lo que el Gobierno no puede decir en este sitio, es lo que sabe á propósito de la organizacion del partido carlista, porque hay ciertas cosas que no pueden revelarse en el Parlamento; como no puede decir tampoco el Gobierno lo que sabe respecto á la organizacion de otros partidos que no son precisamente el carlista, pero que están en actitud bastante análoga, aunque más acentuada que la del partido carlista.

Pero algo ha dicho el Sr. Baselga que el Gobierno no conoce, y conveniente sería que S. S. diese más antecedentes y noticias. Su señoría ha afirmado, si no he entendido mal, que hay varios agentes carlistas al frente de la organizacion de ese partido en las provincias, y que están cobrando sueldos del Estado. Esto es lo que ignora el Gobierno, y yo rogaria al Sr. Baselga que á propósito de este asunto me diese alguna noticia más concreta que esa afirmacion á que S. S. se ha limitado.

El Sr. **BASELGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **BASELGA**: Tengo que decir, para contestar al Sr. Ministro de la Gobernacion, que no entra en mis cálculos dar nombres, porque S. S. tiene obligacion de saberlos, y mucho más, cuando están publicados todos los nombres de los jefes carlistas que se hallan al frente del partido en sus respectivos distritos; de modo que al Gobierno corresponde averiguarlo, sin que mi ánimo alcance á causarles la menor molestia, y sí solo á que se otorgue igual derecho á los partidos extremos si se colocan en idénticas ó análogas condiciones.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Procuraré averiguarlo; pero confieso mi ignorancia en este punto; no sabia que hubiera al frente del partido carlista, en las provincias, nadie que cobrase sueldo del Estado; de todos modos, aseguro á S. S. que me informaré; y si lo manifestado por S. S. resulta cierto, tendrá pronto y eficaz remedio.

El Sr. Baron de **SANGARREN**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Baron de **SANGARREN**: Señores Diputados, mero espectador de vuestras contiendas, más bien que Diputado político y orador parlamentario, yo he dejado pasar desapercibidos muchos cargos y alusiones que se han dirigido al partido carlista en los debates políticos que se han sucedido en esta Cámara, porque ni el Sr. Cánovas del Castillo, presentando á mi partido como muerto y enterrado, y diciendo que aunque las Córtes proclamasen á D. Cárlos él no se someteria; ni el Sr. Castelar, pretendiendo que vamos á resucitar la tasa con todas sus odiosidades, y la Inquisicion con todos sus tormentos; ni el Sr. Lopez Dominguez, hablando aquí de uniones Régias, imposibles hoy, fundándose en rumores recogidos por algunos periódicos extranjeros; ni ningun otro señor Diputado, han dicho nada que pudiera afectar á la comunion tradicionalista que tengo la honra de representar en el Parlamento.

Pero el Sr. Baselga ha hecho una prepunta y una excitacion que exigen de mi parte una declaracion. La comunion tradicionalista no tiene organizacion alguna guerrera; tiene una organizacion política, y esta organizacion política no la pone dentro ni fuera de la legalidad implantada en Sagunto, ni más ni ménos que lo estaba antes. Lo sabe el Congreso, lo sabe el Gobierno, lo sabe el país; pero se sigue la práctica de mucho tiempo atrás de lanzar de vez en cuando, y con periódicas intermitencias, noticias que se reducen á presentarnos, ya como muertos é insepultos, ya como huracan que pretende destruir todos los elementos de la madre Patria. El país se ríe de estas invenciones, porque conoce bien la sensatez y cordura del partido carlista, y sabe queno está dispuesto á provocar próximos é infecundos trastornos.

En cuanto á si los delegados ó encargados de region, cobran ó no del Estado, no lo sé. No sé si los señores Maestre y Fortun, á quienes indudablemente se ha querido aludir, cobran ó no retiro; pero siendo una organizacion pacífica y política la que tiene el partido carlista, y siendo esos señores retirados, si cobran, están en su derecho, porque lo que cobran es el retiro que devengaron por servicios prestados en las filas liberales antes de ingresar en la comunion tradicionalista. Es cuanto tengo que decir.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El Gobierno ha oido con mucho gusto las declaraciones que acaba de hacer el Sr. Baron de Sangarren, á propósito de la actitud del partido carlista, y se felicitaria de que el Sr. Baselga imitase el ejemplo del Sr. Baron de Sangarren, é hiciese, á nombre del partido á que pertenece, idénticas manifestaciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Quintana tiene la palabra.

El Sr. **QUINTANA**: Ruego al Sr. Ministro de Hacienda se sirva traer al Congreso dos expedientes contradictorios sobre clasificacion del hospital de Santa Cruz de Barcelona; el primero motivó las Reales órdenes de 1853 y 1859, en las que, oido el Consejo de Estado, se desestimó la pretension de la Junta administrativa de dicho hospital de que fuera declarado particular; y el segundo dió orígen á la Real órden de 1854, y Real decreto de 1857, resolviendo una competencia entre los Ministerios de Gobernacion y de Hacienda; ambos expedientes, segun mis noticias, obran en la Direccion de propiedades. Espero que la Mesa se sirva poner en conocimiento del señor Ministro de Hacienda la peticion que acabo de dirigirle.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Hacienda el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gutierrez de la Vega tiene la palabra.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: He pedido la palabra para denunciar á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia, graves abusos; empezaré por el Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

La Audiencia de Manzanares, por auto de 19 del mes pasado, sobreseyó la causa instruida al Ayuntamiento de Montiel por el juez municipal de Infantes. Comunicada la sentencia al alcalde interino, éste se negó á darla cumplimiento; los alcaldes repuestos recurrieron al Ayuntamiento, y éste manifestó al alcalde interino que estaba en la obligacion de dar cumplimiento á las providencias de los tribunales; el alcalde interino insistió en su negativa, y los alcaldes destituidos pidieron que constara en el acta de la sesion copia literal del auto de sobreseimiento, sin que por ello se consiguiera se reintegrara en la jurisdiccion á los alcaldes propietarios; de donde resulta que el alcalde de Montiel tiene más autoridad que la Audiencia de Manzanares, y á pesar de ser interino, consigue que en la localidad no domine más que la arbitrariedad y el atropello, poniendo á sus piés las sentencias de los tribunales.

Excito, pues, el celo del Sr. Ministro de Gracia y Justicia para que á su vez se sirva excitar el del fiscal de la Audiencia de Manzanares, á fin de que los delitos que envuelve la actitud del alcalde de Montiel sean castigados, y se cumplan las sentencias de los tribunales.

Tambien tengo que denunciar al Sr. Ministro de la Gobernacion hechos gravísimos ocurridos en la Robla, provincia de Leon. El alcalde de aquel Ayuntamiento, pareciéndose mucho al alcalde de Montiel, no piensa en obedecer más que á su capricho. Por solo su capricho ha cobrado á todos los vecinos del pueblo un recargo sobre la contribucion territorial, que importa el 16 por 100 de las cuotas. Este recargo, que por sí y ante sí ha impuesto el alcalde al vecindario, no ha sido votado por el Ayuntamiento ni por la Junta de asociados; solo por su capricho se ha repartido, y por su voluntad se ha cobrado.

Como comprenderá el Sr. Ministro de la Gobernacion, esta es una exaccion ilegal y un verdadero delito. No contentándose con esta manera de gobernar (si esto es gobernar), aquel alcalde ha prescindido por completo de cobrar numerosos atrasos que ese Ayuntamiento tiene en descubierto, con el fin de no hacerlos efectivos en sus parientes y amigos, que son los que adeudan esas cantidades de consideracion. En una situacion tan lamentable, la Corporacion se ve diariamente acometida de comisionados de apremio, que reclaman las cuotas de la Diputacion provincial de descubiertos de todo género que ese Ayuntamiento

debería haber recaudado á su tiempo, y que no ha podido pagar.

Pues bien; el alcalde arregla la cuestion de una manera muy sencilla: sigue sin cobrar los atrasos, y á los comisionados los paga con los fondos municipales, como si las arcas del Municipio fueran un patrimonio de este alcalde, y en este servicio ha empleado ya más de 1.000 pesetas, viviendo trampa adelante y haciendo tabla rasa de la administracion municipal.

Por si todavía esto no fuera bastante para poner de relieve lo que significa una verdadera arbitrariedad, se encuentra, como es natural, ese alcalde en completa y abierta oposicion con la inmensa mayoría del Ayuntamiento. El Ayuntamiento, conociendo que el secuaz más inmediato del alcalde es el secretario del Ayuntamiento, ha acordado en diferentes ocasiones la separacion del mismo; pero el alcalde, en el momento en que se llega á fijar en el acta de la sesion el acuerdo por el cual se separa ó se destituye al secretario, dice que se escribirán todos los acuerdos que el Ayuntamiento quiera ménos el que se refiere á la separacion del secretario. Protestan los concejales, se levanta la sesion, no se inscribe el acuerdo de separacion, y los concejales que lo han pedido se niegan á firmar el acta; resultado, que las sesiones se celebran y las actas no se firman porque no quiere transigir el alcalde con el acuerdo de separacion del secretario. Esta situacion lamentable se viene reproduciendo en una y otra sesion, hasta que por fin, cansados de esta comedia ridícula si no fuera un delito, los concejales llevan un notario á la sesion y se levanta un acta, en la cual consta que siete de los nueve concejales que forman el Ayuntamiento acuerdan la destitucion del secretario, pero que se niega el alcalde á que ese acuerdo figure en el acta de la sesion.

Se levanta este acta notarial, se recurre con ella al gobernador; y segun me dicen, del gobernador al Ministro; y en efecto no se resuelve nada; el Municipio sigue con el secretario impuesto por la voluntad del alcalde, y éste haciendo todo lo que tiene por conveniente.

Esta situacion es harto violenta é insostenible, como comprende el Sr. Ministro de la Gobernacion, y yo espero que pondrá remedio mandando un delegado ante el cual se reuna el Ayuntamiento, y acuerden los concejales nombrar el secretario que tengan por conveniente, y que inmediatamente haga una visita de inspeccion, y se encontrará con que en el presupuesto no figura como partida de ingreso ese 16 por 100 de recargo sobre la contribucion territorial; y en las arcas se encontrará los recibos de los comisionados que importan más de 1.000 pesetas, pagados de los fondos municipales por órden del alcalde.

Como comprende el Sr. Ministro de la Gobernacion, su mision es sumamente fácil y sencilla; en un momento puede hacer cesar esta situaciones violenta y grave; de la visita que mande girar resultarán probados varios delitos, con lo que sobra para que el gobernador suspenda al alcalde y lo mande á los tribunales, en justo castigo de tanta violencia y tanto desman.

El Sr. **MOLLEDA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **MOLLEDA**: He pedido la palabra, porque acabo de oir al Sr. Gutierrez de la Vega una pregunta y un ruego que ha dirigido al Sr. Ministro de la Gobernacion, fundándose en hechos que se dicen ejecutados en el Ayuntamiento de la Robla, que pertenece al distrito que tengo el honor de representar; y con el fin de que la cuestion quede perfectamente esclarecida, y de que el Sr. Ministro tenga á la vista todos los antecedentes necesarios para que se sepa la verdad entera y no la verdad á medias, que es lo que está más lejos de la realidad, y se haga completa justicia, como debe hacerse en esta clase de asuntos, yo ruego tambien al Sr. Ministro que reclame lo que voy á indicarle, porque aquí no se ha dicho más que parte de la verdad. Acerca de si se han impuesto cuotas indebidas por el Ayuntamiento de la Robla, ó si ha habido abusos por parte de aquel alcalde, ó si se están pagando los comisionados por cuenta del presupuesto, indebidamente y fuera del mismo, yo tengo que manifestar al Sr. Ministro de la Gobernacion que acerca de todo esto se formó un expediente en el Gobierno civil de Leon; digo mal, se formaron dos expedientes, uno relativamente á la separacion del secretario, y otro relativamente á la exaccion del 16 por 100 sobre la cuota de contribucion territorial; que en esos expedientes se intentaba descargar la responsabilidad de todo cuanto sucedia en el alcalde de la Robla y en el secretario del Ayuntamiento, contra quienes se instruyeron dichos expedientes, formulándose las oportunas denuncias. El expediente relativo á la separacion del secretario, se siguió por todos sus trámites; en él se quejaban algunos concejales de que no se habia concedido libertad al Ayuntamiento para tomar sus acuerdos; pero consta que se señalaron dias para que la Corporacion se reuniera en sesion extraordinaria, á fin de deliberar sobre dicho asunto, y que, en efecto, reunidos sus indivíduos en aquel dia, no pudieron tomar acuerdo, porque no habia número suficiente para celebrar sesion.

Insistiendo nuevamente algunos concejales, la sesion se celebró, sin que pudiera ser destituido el secretario, porque no llegaron á reunirse las dos terceras partes de los votos que exige la ley; pero como aun continuasen las quejas, el gobernador tuvo necesidad de enviar un delegado, el cual echa de ménos el señor Gutierrez de la Vega; y el delegado, que fué nada ménos que el secretario del Gobierno civil, comisionado al efecto por el gobernador de la provincia, hizo que se convocase otra vez sesion extraordinaria; en ella fueron oidos todos los interesados, se llegó á la votacion, y como no se reuniese el número de votos que exige la ley, claro está que no pudo ser válido el acuerdo sobre la separacion del secretario. Este acuerdo, ó sea esta acta, si no apareciese unida al expediente, es necesario que se reclame, porque yo tengo la seguridad de que la sesion se celebró, se abrió discusion sobre el asunto, á fin de que cada uno dijera lo que tuviese por conveniente, se llegó á la votacion y se extendió acta de todo. Y para demostrar que no es cierto lo que particularmente en una instancia dirigida al gobernador se ha dicho, afirmando que eran siete los concejales que votaron la separacion, yo he de manifestar que en dicha sesion solamente la votaron con las formalidades legales cinco, añadiendo que aun hoy mismo si se fuera á explorar su voluntad, todos ellos ó la mayor parte dirian que no estaban por la separacion del secretario, porque allí no hay más que una enemiga personal de un pequeño cacique, que se empeña en que los demás le sigan en sus voluntariedades, y porque no lo hacen, les ha declarado la guerra. Esto es lo sucedido respecto al secretario; la

resolucion del gobernador se notificó á los interesados; interpusieron un recurso que no se les admitió, porque ni tenía forma legal ni se sabía de qué apelaban; y notificada de nuevo esta resolucion, fué consentida, hallándose, por lo tanto, hoy el asunto ultimado. Digo todo esto, porque he tenido en mi mano los documentos que se me facilitaron con otros informes verídicos por el alcalde y el secretario. (*El señor Presidente hace sonar la campanilla.*) Voy á terminar, Sr. Presidente; tengo que hacerme cargo de dos cosas que ha dicho el Sr. Gutierrez de la Vega, y suplico á S. S. me conceda no más que tres minutos.

Pues bien, repito que se notificó el acuerdo á los reclamantes, y que no se alzaron de él, por lo cual quedó firme y ejecutorio. Cuando el Sr. Ministro vea el expediente, observará todos estos hechos que digo.

Respecto al 16 por 100 sobre la contribucion territorial, tiene el Sr. Ministro que reclamar de la delegacion de Hacienda de la provincia una certificacion, en la que conste la aprobacion del repartimiento de la contribucion territorial, y que en ese repartimiento está incluido el 16 por 100, autorizado por la ley como recargo para gastos municipales, en cuya forma se ha entregado al Banco, y el Banco es el que está haciendo la cobranza, tambien por disposicion de la ley. De manera que en último término, si el Ayuntamiento hubiese acordado despues que no se hiciese efectivo ese 16 por 100, lo que habria que hacer al devolverlo al Ayuntamiento sería resolver el destino que se le deberia dar.

Reclamando todos estos antecedentes, haciendo justicia completa, y guardando tambien el debido respeto á las justas resoluciones del gobernador, persona imparcial y ajena á toda pasion, creo yo que el señor Ministro de la Gobernacion ha de resolver con entera imparcialidad.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Aunque no he intervenido oficialmente en el asunto á que se han referido el Sr. Gutierrez de la Vega y el Sr. Molleda, tengo conocimiento extraoficial de lo que ocurre en el pueblo de la Robla, de la provincia de Leon.

Debo decir, ante todo, que aquel pueblo es un campo en el que batallan conservadores y reformistas, y en que para nada intervienen los amigos del Gobierno, y por tanto, comprenderán los Sres. Diputados que la situacion del gobernador es perfectamente clara y despejada; solo tiene que presenciar esta contienda, y hacer justicia. Sin embargo de que no tengo conocimiento oficial, porque no ha llegado al Ministerio ningun expediente que se refiera á este asunto, puedo dar algunas noticias á S. S.

En efecto, como ha manifestado el Sr. Molleda, se trató de separar al secretario del Ayuntamiento de la Robla; pero como el Sr. Gutierrez de la Vega sabe, para separar al secretario de un Ayuntamiento se necesita el voto de las dos terceras partes de los concejales, y no apareciendo que las dos terceras partes habian votado la separacion del secretario, no pudo prevalecer la resolucion que se supone adoptada por el Ayuntamiento. Conoció de este asunto el gobernador, y éste, viendo que no se habia cumplido el artículo 124 de la ley municipal, que es el que creo trata de la manera de separar á los secretarios, no pudo aprobar un acuerdo que no era válido. Quejáronse algunos concejales de que el alcalde no convocaba á sesion para destituir al secretario, y el gobernador de la provincia mandó un delegado, que fué nada ménos que el señor secretario del Gobierno, á fin de que convocase el Ayuntamiento, y se enterase de si efectivamente las dos terceras partes de los concejales votaban la separacion.

El Ayuntamiento fué congregado por el delegado, pero no se pudo tomar tal acuerdo porque no concurrió número suficiente de concejales. Despues de esto, vino una guerra activa entre los concejales de uno y otro bando, y durante ella, los de un lado y los de otro formularon graves denuncias contra sus contrarios.

Estas reclamaciones llegaron al Gobierno de la provincia, y no habian sido resueltas hace mes y medio ó dos meses; ignoro si lo están ya; de cualquier manera, contra las resoluciones del gobernador cabe recurso de alzada ante el Ministro; esta reclamacion es la que no ha llegado aún; cuando esta reclamacion llegue, yo prometo al Sr. Gutierrez de la Vega resolver la cuestion con espíritu de justicia, tanto ménos meritoria, cuanto que, como he dicho antes, es esta una contienda, no entre ministeriales y oposiciones, sino entre reformistas y conservadores.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene S. S. la palabra; pero le ruego, así como á todos los que hayan de intervenir en este asunto, que rectifiquen brevemente, porque en realidad, esto va pareciendo ya una interpelacion.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Seré muy breve.

Como el Congreso habrá observado, las relaciones entre el gobernador de la provincia de Leon y el señor Molleda no deben ser tan escasas, cuando, en prueba de la armonía con que se gobierna en la provincia entre la oposicion conservadora y las fuerzas ministeriales, casi ha hablado en defensa del gobernador. (*El Sr. Molleda pide la palabra.*) Pero yo voy á concretar los hechos en muy pocas palabras.

El 16 por 100 sobre la contribucion territorial no está autorizado en ninguna ley, y ni en la forma en que se ha exigido, ni en forma alguna se puede exigir; por consiguiente, que se averigüe si este impuesto existe, y si se ha cobrado sin haberse fijado en el presupuesto de ingresos. Esta es la primera denuncia.

Segunda denuncia: que se averigüe si en la caja municipal obran recibos por valor de mil y pico de pesetas, pagados de fondos municipales para indemnizaciones de comisionados de apremio.

Tercera denuncia: que en presencia de un delegado del Gobierno se ratifiquen los siete concejales que han tomado el acuerdo para que se averigüe si están ó no conformes en la separacion del secretario; que se vean las actas que se han negado á firmar los siete concejales que constituyen la mayoría del Ayuntamiento; porque el alcalde no se ha prestado de manera ninguna á que se consigne el acuerdo.

Un delegado del Gobierno podrá averiguar la exactitud de todos estos hechos, y probados que sean, se está en el caso de pasar el tanto de culpa correspondiente á los tribunales y suspender al alcalde y secretario.

Como la cuestion es de estricta justicia para el

Sr. Ministro de la Gobernacion; como no se trata de cuestiones entre oposiciones y ministeriales, y ménos de distinguir entre oposiciones verdaderas ó falsas, yo espero que se esclarecerán los hechos y se depurará la verdad. Así lo espero de la rectitud del Sr. Ministro de la Gobernacion.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): No puedo mandar un delegado por lo que el Sr. Gutierrez de la Vega dice: S. S. afirma que se ha instruido un expediente: ¿es ó no cierto que el expediente existe? Si existe, se habrá resuelto por el gobernador, y si de la resolucion del gobernador no se alzaren los interesados, el Sr. Gutierrez de la Vega comprende que el Ministro no tiene para qué intervenir en el asunto. Del mismo modo, si la resolucion del gobernador no satisficiese á los amigos del señor Gutierrez de la Vega, que se alcen, y entonces el Ministro podrá intervenir y resolver lo que estime justo.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Si no hay expediente; si los recursos no se admiten; si las actas no se firman; si á los que han tomado el acuerdo no se les permite la ratificacion; si el expediente á que se refiere el Diputado del distrito es muy anterior á todas estas cuestiones, y se refiere á cuando eran cinco en vez de siete los concejales que pedian la separacion del secretario, ¿qué quiere el Sr. Ministro que se haga? Yo llamo la atencion de S. S. sobre abusos tan grandes, que constituyen verdaderos delitos, y que bien merecen la pena de que se nombre un delegado, cuando para asuntos más pequeños y de mucha ménos importancia se nombran con tanta frecuencia.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Yo creía que esos hechos constaban en un expediente; pero puesto que el Sr. Gutierrez de la Vega dice que no constan, pediré antecedentes al gobernador, y si los hechos que el Sr. Gutierrez de la Vega aduce son exactos, ú ofrecen siquiera caractéres de verosimilitud, entonces ofrezco al Sr. Gutierrez de la Vega que se enviará el delegado.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Espero confiado el cumplimiento de la promesa del Sr. Ministro, y en otro caso haré uso de los medios que me da el Reglamento para seguir ocupándome de este desdichado asunto.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Prometo al Sr. Gutierrez de la Vega dirigirme esta misma tarde al fiscal de la Audiencia de Manzanares, excitando su celo para que estudie el asunto, y para que si, en efecto, entiende que la conducta de ese alcalde interino, á que S. S. ha aludido, constituye una prolongacion indebida de funciones públicas, ó cualquier otro delito de los definidos y castigados en el Código penal, proceda con celo y energía, con arreglo á derecho, para impedir que sea burlada la justicia.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Doy gracias al Sr. Ministro de Gracia y Justicia por su contestacion, y confio en que la sentencia será acatada, y castigado el rebelde alcalde interino de Montiel.

El Sr. **MOLLEDA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **MOLLEDA**: Para dar las gracias al señor Ministro de la Gobernacion, y para decirle que yo no tengo ningun género de relaciones de amistad con el gobernador de la provincia en lo que toca al desempeño de sus funciones administrativas, por más que cultivo con él la buena correspondencia que debe haber entre personas bien educadas. Por consiguiente, no hablo en su nombre y para hacer su defensa como ha supuesto el Sr. Gutierrez de la Vega, sino en virtud de documentos que poseo y de confidencias que he tenido y que creo verídicas, segun manifesté antes.

He de manifestar tambien que, en efecto, el 16 por 100 de recargo sobre la cuota de contribucion territorial que el Sr. Gutierrez de la Vega considera ilegal, está autorizado por la ley de 18 de Junio de 1885, y por el reglamento de la misma fecha en sus artículos 19, 29 y 71. Por tanto, el Ayuntamiento ha obrado perfectamente dentro de sus atribuciones; pero conviene tener muy presente que no son, á pesar de esto, el Ayuntamiento ni el alcalde quienes cobran el recargo, sino el Banco de España, que entrega despues su importe á los Municipios. No puede haber, por lo tanto, abuso en la recaudacion.

Y por último, he de manifestar que el alcalde y el secretario de la Robla han obrado con estricta sujecion á la ley, y no tendrán inconveniente en demostrarlo con todo género de pruebas, ni tampoco en que se explore la voluntad de aquellos concejales, para que digan si es esta la verdad. El expediente, si no está ahí, debe venir pronto, debiendo advertir que no es uno solo, si no que se han repetido muchas veces las quejas, siempre con los mismos argumentos, pero sin fundamento alguno más que la pasion y el encono personal.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Alvarado tiene la palabra.

El Sr. **ALVARADO**: Voy á dirigir dos ruegos al Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

El primero se refiere á la situacion en que se encuentran hoy varios escribanos interinos de los Juzgados de instruccion. Hay quien viene desempeñando este cargo desde 1875, es decir, durante doce años, no solo con el consentimiento, sino tambien con el aplauso de sus superiores, y por virtud del art. 5.° del Real decreto de 14 de Agosto de 1884 estos individuos se encuentran expuestos á que la simple solicitud de quien ha obtenido la aprobacion de algunas asignaturas de la facultad de derecho les arrebate los cargos que desempeñan con gran provecho de la administracion de justicia. Yo llamo la atencion de S. S. acerca de este punto, para ver si hay medio de reparar tan anómala situacion.

El segundo ruego que he de dirigir al Sr. Ministro

de Gracia y Justicia tiene mayor importancia, y se refiere á materia que en estos momentos es objeto del estudio de S. S. El art. 14 del Código penal declara que de los delitos de imprenta solo será responsable el que realmente sea autor del escrito ó estampa denunciados. Como S. S. sabe mejor que yo, la Sala segunda del Tribunal Supremo ha declarado que es responsable de un delito de imprenta, no solo el autor real, sino tambien el que haya reproducido el escrito en otro periódico. No discuto esta jurisprudencia; en primer término, por los respetos que me merece el Tribunal Supremo de Justicia, y en segundo lugar, por la gratitud de mi partido hácia la Sala que ha sentado esta jurisprudencia. Debo, sin embargo, llamar la atencion del Sr. Ministro de Gracia y Justicia acerca de la anomalía que resulta de que un mismo artículo pueda ser penado por una Audiencia y declarado acto lícito por otra. En estos momentos puede verificarse ese fenómeno, pues la Audiencia de Sevilla ha absuelto al autor de un artículo que se encuentra sometido á un proceso en otra Audiencia, en la de Tortosa. Yo creo que solo en esta materia puede verificarse esta anomalía, porque en las demás materias penables rige el principio de la conexion de los delitos, el cual no puede aplicarse á los de imprenta por virtud de la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo, y dentro de los preceptos de la ley de enjuiciamiento criminal. Mi ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia se reduce á que estudie esta materia, toda vez que en los momentos presentes se encuentra sometida á su resolucion toda la concerniente á los delitos que se cometan por medio de la imprenta.

Ruego á mi ilustre y querido amigo el Sr. Ministro de Gracia y Justicia que acoja benévolamente mis dos súplicas, y que las atienda dentro de los límites que crea compatibles con la justicia.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Más de una vez la experiencia me ha sugerido las observaciones que ha expuesto mi amigo particular el Sr. Alvarado, á propósito de la situacion de ciertos escribanos, que llevan muchos años de desempeñar dignamente y á satisfaccion de los tribunales sus funciones, y que se pueden encontrar de una hora á otra completamente desposeidos. Realmente, en el Ministerio de Gracia y Justicia se ha puesto algun remedio á esto, porque si bien las Salas de gobierno de las Audiencias tienen el deber, al formar las ternas, de preferir á los que tengan la cualidad de letrados sobre los que carezcan de ella, se ha entendido, y es corriente en el Ministerio de Gracia y Justicia, que el Ministro no se sujete á esta prescripcion; de manera, que cuando en una terna viene un escribano que lleva muchos años desempeñando bien y fielmente su destino, aunque ocupe el segundo ó tercer lugar, el Ministro puede aconsejar á S. M. que le prefiera al letrado que ocupe el primer lugar en la terna.

Alguna vez me ha ocurrido si el Poder ejecutivo podria por sí mismo enmendar esto que yo entiendo, como el Sr. Alvarado, que es una deficiencia; pero he tropezado con un artículo de la ley orgánica de tribunales, me parece que el 500, que tal vez opone un obstáculo insuperable para un radical remedio, toda vez que la ley orgánica en ese artículo es la que da la preferencia á los letrados sobre los que no lo son, siquiera lleven muchos años de desempeñar su destino dignamente.

De todas suertes, yo estudiaré con más detenimiento este asunto, y ya que está sobre el tapete, presentado en el otro Cuerpo Colegislador, un proyecto de ley para refundir la ley orgánica del 70 con la adicional del 82, entonces habrá ocasion de subsanar esa deficiencia, y de hacer justicia á los servicios prestados por algunos escribanos que, con efecto, llevan ocho ó diez años desempeñando sus destinos, y no es cosa de dejarlos en la calle.

En cuanto al segundo ruego de mi amigo el señor Alvarado, el relativo á la prensa, tengo poco que decir. Enmendar la ley actual, sin hacer una nueva, no está en mi mano, porque el Sr. Alvarado sabe, como yo, que la ley mientras se confecciona, pertenece al legislador; pero que desde el momento que se promulga, entra en el dominio exclusivo de los jueces y tribunales encargados de aplicarla. La jurisprudencia establecida por el Tribunal Supremo es clara. Partiendo del hecho de que el delito está principalmente en la publicacion, castiga la reproduccion de un artículo, siquiera no haya sido denunciado en el punto en que ha visto la luz pública.

Contra esto no hay remedio alguno más que el de examinar esa jurisprudencia, ver si es buena ó mala, y llevar, caso de que fuera mala, el convencimiento al ánimo del Tribunal Supremo, para que él mismo la anule.

Ahora, pendiente como está de discusion el proyecto de bases de Código penal, claro es que, no solo el Ministro, sino todos los Sres. Diputados, podemos estudiar esa cuestion, y yo invito á mi vez al Sr. Alvarado á que ponga á contribucion su ilustracion y su experiencia, y nos ayude á resolver el problema de la manera que sea más conforme con la equidad y con los buenos principios de la ciencia misma.

El Sr. **ALVARADO**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **ALVARADO**: Yo no puedo discutir con el Sr. Ministro de Gracia y Justicia; en primer término, porque no me lo consiente el Reglamento, y en segundo lugar, porque es tan grande la consideracion y el respeto que S. S. me merece, que en ningun caso me atreveria á discutir con el Sr. Alonso Martinez. Debo, sin embargo, hacer dos indicaciones acerca de los puntos tratados por mí. Creo que cuando S. S. estudie mi ruego relativo á los escribanos interinos, cosa que sin duda no ha hecho por lo intempestivo de mi pregunta, verá que el art. 500 de la ley orgánica del Poder judicial no se ha aplicado, y así lo declara de una manera terminante el Real decreto de 1875.

En cuanto al segundo punto, caben estos remedios, que someto respetuosamente á la consideracion del Sr. Ministro de Gracia y Justicia: Primero, considerar la reproduccion del artículo como delito conexo: segundo, señalar un término brevísimo para la prescripcion de los delitos que se cometan por medio de la imprenta; y tercero, que una vez que aparezca el autor del artículo cese la responsabilidad de los que hayan reproducido el trabajo. Esta última solucion es la única que exige la reforma de la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo; pero las otras dos soluciones caben y se compadecen con esa misma jurisprudencia.

Cuando el caso llegue, yo, en la medida de mis débiles fuerzas estudiaré el asunto, y propondré á la Cámara la solucion que mejor me parezca para evitar esta anomalía, que, como antes he dicho, no sucede en ninguna otra materia penal.

Solo me resta dar las más cordiales y expresivas gracias á mi ilustre amigo por la benevolencia con que ha acogido mis ruegos.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Lopez Rodriguez tiene la palabra.

El Sr. **LOPEZ RODRIGUEZ**: La he pedido para retirar el dictámen presentado por la Comision sobre el proyecto de ley referente á la creacion de Administraciones subalternas, con objeto de redactarlo de nuevo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda retirado el dictámen de la Comision, para que lo redacte de nuevo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Bergamin.

El Sr. **BERGAMIN**: La he pedido para hacer varias preguntas á los Sres. Ministros de la Gobernacion, Gracia y Justicia y Estado, y dirigir un ruego al primero.

Con motivo de una colision habida en el pueblo de Sabadell, de tan tristes como funestos resultados, puesto que es grande el número de víctimas, los periódicos han dado dos versiones esencialmente diferentes. Segun una de ellas, parece que el motivo ocasional de esa colision sangrienta arrancó de abusos producidos por los dependientes del resguardo de consumos; segun la otra, aparece que estos obraban en legítima defensa. ¿Conoce y puede decir el Sr. Ministro de la Gobernacion cuál de estas dos versiones es la cierta, ó pendiendo los hechos de la resolucion de los tribunales ordinarios no puede hoy anunciar nada con relacion á estos hechos, esperando el resultado del sumario? Pero en uno ú otro caso, sea cualquiera la causa ocasional de esa colision, ¿está dispuesto el Sr. Ministro de la Gobernacion á adoptar medidas que hagan imposible, ó por lo ménos más difícil que en la ocasion presente, su repeticion para lo sucesivo?

Dice tambien la prensa que las personas que fueron detenidas en Barcelona y en Sevilla, con motivo de los pasados acontecimientos, ó temores de acontecimientos sobre órden público, han sido ya puestas en libertad.

Y aquí la pregunta se refiere conjuntamente á los Sres. Ministros de Gobernacion y de Gracia y Justicia. La detencion sufrida por esas personas, ¿ha sido como detencion gubernativa, ó fué oportunamente ratificada por el juez instructor, á cuyo conocimiento se sometieron las causas? En este segundo caso, esa libertad, ¿ha sido libertad provisional, dictada por el juez instructor, ó fué sobreseimiento dictado dentro de esos procesos que se han incoado? Y es esto tanto más importante, cuanto que, dadas nuestras declaraciones, hechas por lo que cumple á nuestra significacion política, esta minoría está dispuesta á discutir los hechos cuando puedan discutirse, es decir, cuando las causas lleguen al período de plenario, ó fuesen sobreseidas.

Y la tercer pregunta al Sr. Ministro de Estado tiene por objeto inquirir lo que hubiese de cierto en las versiones, tambien por la prensa publicadas, respecto á la colision habida entre algunas tribus de Marruecos y las fuerzas que custodian nuestras colonias de Rio de Oro. Sobre este hecho, no puedo anunciar nada, y espero que la Mesa se sirva poner en conocimiento del Sr. Ministro de Estado esta indicacion.

Para formular el ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion, me ha de ser lícito exponer algunos hechos y explicarlos muy breve y sucintamente, porque de ellos se deriva la pregunta que he de hacer.

Un dia, los obreros de La España Industrial se declaran en huelga y perturban el órden público, y los huelguistas cometen atentados contra sus compañeros que trabajar querian, y la huelga sigue, dejando las autoridades al tiempo y á la Providencia que este conflicto se resuelva. Otro dia, se alegra la opinion pública de la comarca andaluza suponiendo que ha sucumbido un criminal famoso; y al autor de esta novela, á aquel que ha descubierto lo que no era ninguna novedad, un cadáver desconocido, se le da una recompensa; pero la duda continúa, la incertidumbre crece en vista de que solo apareció un cadáver que, por lo pronto, acusaba, en todo caso, la existencia de un delito comun, y nada se ha hecho para identificarle. Más tarde, los toneleros de Málaga tambien se declaran en huelga y producen un nuevo conflicto, y tampoco se hace nada por mejorar este estado de cosas que aún continúa, limitándose el gobernador de aquella provincia á practicar, como buen cristiano, una obra de misericordia, y dar un consejo á aquellos operarios, que ellos no siguen, pero limitándose á esto la esfera de accion de aquella autoridad. Más tarde, vienen los hechos ocurridos con motivo del Rosario de la aurora...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Bergamin, S. S. está dando á su pregunta el carácter de una gran interpelacion. Suplico á S. S... (*El Sr. Bergamin*: No es ese mi ánimo, Sr. Presidente.) En opinion de la Mesa, es lo que está haciendo S. S. Suplico al Sr. Diputado que se sirva hacer el ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion; porque, en fin, para muestra de los hechos que puedan servir á S. S. de fundamento á su ruego, el Presidente considera bastante, cuando ménos, los que S. S. acaba de indicar.

El Sr. **BERGAMIN**: Como de estos hechos se desprendian la razon y oportunidad de mi ruego, por eso los exponia. Pero cumplo las observaciones de la Presidencia, limitándome á uno solo, y este es, que viene luego esta gran cuestion de órden público, que tanto ha preocupado y preocupa, y que tan distintamente se ha de apreciar por parte de la opinion, cuanto que no está bien apreciada por parte del mismo Ministerio, toda vez que, presentado aquí como síntoma agudo de una enfermedad crónica, se presenta en otra parte por persona autorizadísima como producto de unos cuantos *enredadores* que se entretienen en producir enredos, que si enredos son todas esas pequeñeces que acabo de exponer, me parece que ya duran demasiado, y creo que pudiera llegar un dia en que, de tal manera el enredo continuara, que fuera difícil á S. S. y al Gobierno deshacer ese enredo ó desenmarañar esa madeja.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y

Castillo): Me ha dirigido tantas preguntas y tantos ruegos el Sr. Bergamin, que necesito poner mi memoria en tortura para poder recordarlos todos; por tanto, si alguno se me olvida, ruego á S. S. me llame la atencion, pues deseo darle cumplida respuesta.

Sucesos de Sabadell: creo que sobre ellos versó la primera pregunta que me dirigió S. S. De lo ocurrido en Sabadell tengo todas las noticias que el gobernador de la provincia me ha comunicado, y he formado sobre el particular mi juicio; pero S. S. comprende que estando el asunto entregado á los tribunales de justicia, ni es correcto ni es recto que yo desde este sitio emita opiniones y revele noticias.

Ha hablado S. S. luego de la actitud de las autoridades de Barcelona á propósito de la huelga de los obreros de La España Industrial y de la actitud del gobernador de Málaga á propósito de la huelga de toneleros; y debo manifestar á S. S. que la conducta y actitud de los gobernadores de Barcelona y de Málaga en estas dos huelgas ha sido la que debia ser. Me consta, y aseguro á S. S., que tanto uno como otro gobernador se han limitado á lo que deben limitarse en casos tales, á mantener á los trabajadores que querian trabajar en el uso de su derecho y á respetar la libertad de aquellos que no querian trabajar.

¿Qué más quiere S. S. que hubieran hecho esos gobernadores qué mantener el órden público y respetar el derecho de todos? No sé qué pudieran hacer otra cosa. (*Aprobacion.*)

Por de pronto se ha conseguido que la huelga de La España Industrial concluya probablemente en breve, y afirmo á S. S. que la de los toneleros de Málaga ha concluido, sin que ni en Sans ni en Málaga se haya alterado un momento el órden público.

Ha hablado tambien S. S. del cadáver de un célebre bandido andaluz. ¿Qué quiere S. S. que yo le diga de ese cadáver? (*Risas.*) ¿Qué es lo que S. S. quiere saber? ¿Si en efecto ese cadáver es el de Melgares? Yo no conocí á Melgares ni he visto el cadáver, pero el juez de primera instancia de Lucena dice que, en efecto, el cadáver es el de Melgares, y no sé nada más. ¿Sabe S. S. más? (*Risas.*) Pues si así fuera, rogaria á S. S. que me lo comunicara.

Tambien ha hablado S. S. de los detenidos en Barcelona y Sevilla con motivo de ciertas proclamas enviadas allí, y á propósito de este asunto diré á S. S. lo que los gobernadores me han comunicado, que es lo único que puedo decirle. Los gobernadores me han comunicado que fueron dirigidos paquetes con proclamas de la Asociacion Militar Republicana á dos personas, una de Barcelona y otra de Sevilla, y que los paquetes y las personas á quienes iban dirigidos fueron detenidos y entregados á los tribunales de justicia. Despues de esto, los gobernadores no me han dicho ni tenian por qué decirme nada. (*Bien.*)

El Sr. **BERGAMIN**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **BERGAMIN**: Para rectificar muy brevemente, y solo á un concepto de los expuestos por el Sr. Ministro de la Gobernacion.

Yo no pretendo que S. S., por propio conocimiento, pudiera asegurar que el cadáver habido era el de Melgares; pero he pretendido hacerme eco de una duda que asalta á la opinion pública de Andalucía, pues el que se haya encontrado un cadáver á cincuenta dias de sepultado, horriblemente desfigurado antes de enterrarle, y sobre cuya identidad no se han querido admitir comprobantes, no es suficiente garantía para llevar al ánimo de todos la evidencia de que era el cadáver del famoso secuestrador. Yo lo que deseo saber es si esto es cierto, y por consiguiente, si la opinion pública puede permanecer ya tranquila y libre de los ataques que dirigia á los pueblos, ó si, por el contrario, pudiera temerse que mañana esa misma persona, por usurpacion de estado civil, se encontrara en el pleno goce de todos los derechos con el nombre de Juan Lopez. Por consiguiente, para averiguar esto ha debido instruirse un sumario, porque aquel cadáver lo que revelaba era un crímen, sea cual fuere la persona; que si el cadáver era el de Melgares, no por ser el de Melgares, dejaba de haberse cometido un delito.

Es, pues, necesario que se instruya una causa y que en esta causa se depure la verdad, puesto que no ha resultado todavía. Yo no digo que la verdad sea lo contrario de lo que S. S. cree y atestigua con el juez de Lucena; no quiero ni debo decirlo; pero entiendo que en tanto cuanto no sea esto una verdad indiscutible, no se pueden premiar los servicios de un gobernador civil dándole la gran cruz de Isabel la Católica por servicios que no se sabe si ha prestado ó no.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Me sorprende la indignacion del Sr. Bergamin contra el gobernador de Málaga por la persecucion de los célebres bandidos que capitaneaba Melgares. El gobernador de Málaga ha obrado bien; y el éxito ha venido á coronar sus esfuerzos. ¿Puede S. S. negar que Frasco Antonio, célebre bandido de Andalucía, fué muerto en Velez Málaga? ¿Puede negar que el Vertedor fué muerto tambien? Pues el Vertedor aseguró que Melgares habia muerto á manos de Frasco Antonio, cerca de Encinas Reales, y que estaba enterrado en determinado sitio, y, en efecto, en el sitio que indicó Vertedor pocos momentos antes de morir, se encontró un cadáver, se dió cuenta al juez de primera instancia de Lucena á cuyo Juzgado corresponde, si no estoy mal informado, ese pueblo; presenció la exhumacion del cadáver, un sargento ó cabo de la Guardia civil, que conocia á Melgares, y todos los vecinos del pueblo declararon que el muerto era Melgares. Además, muchos de ellos sabían cuándo habia sido muerto Melgares, y dónde se le habia enterrado, y, sin embargo, por un terror verdaderamente inexplicable habian guardado profundo silencio.

¿Hay duda sobre el particular? ¿Hay álguien que, segun afirma S. S. se llama Juan Lopez, y que, sin embargo, no es sino Melgares el célebre bandido? Yo no lo sé; esto me parece asunto más propio de novela á lo *Diego Corrientes* que del Parlamento.

De cualquier manera, el Ministro de la Gobernacion no tiene por qué intervenir en el asunto: ha hecho todo lo que tenía que hacer, que ha sido entregar ese asunto á los tribunales de justicia; los tribunales han exhumado el cadáver que se decia era de Melgares, han identificado la persona, han declarado que, en efecto, era Melgares, y yo no tengo nada más que hacer ni nada más que saber. (*Aprobacion.*)

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENPE**: Se procede á la votacion definitiva de dos proyectos de ley.»

Se leyeron, revisados por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conformes con lo acordado se votaron y aprobaron definitivamente los dos siguientes proyectos de ley:

Autorizando la concesion de un ferro-carril económico de Alcoy al puerto de Gandía. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 59, que es el de esta sesion.*)

Autorizando la construccion de un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas termine en Rubí. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley remitido por el Senado, sobre inclusion de la carretera de Azumara á Puente de Otero.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sétimo *al* Diario *núm. 53, sesion de 23 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la siguiente forma:

«Artículo 1.° Se adiciona á las carreteras de la provincia de Lugo que figuran en el plan general de las del Estado una de tercer órden, que se denominará de Azumara (en la de Lugo á Rivadeo por Meira), á empalmar con la provincial de Villalba á Fonsagrada en Puente de Otero, pasando por la villa de Castro de Rey.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley del Senado sobre inclusion en el plan general de carreteras de la de las Atalayas á Fortuna.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 56, sesion de 28 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo único. Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden, en la provincia de Múrcia, que partiendo de la de Alicante á esta ciudad desde la subida al Alto de las Atalayas, termine en Fortuna, pasando por el Cuello de la Tinaja y Salinas de Rambla Salada.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta las inmediaciones de Ciutadilla de la de Cervera á Pons.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sexto *al* Diario *núm. 58, sesion del 30 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en los términos siguientes:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para incluir en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden denominada de Cervera á Pons, por Guisona, en la provincia de Lérida, desde Cervera hasta empalmar en las inmediaciones de Ciutadilla con la de Artesa de Segre á Montblanch.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Castilruiz á Villanueva de Cameros.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sétimo *al* Diario *núm. 58, sesion de 30 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de la de Agreda á Soria, en el término de Castilruiz, pase por Fuentestrun, Trébago, Magaña, Fuentes, San Pedro Manrique y La Cuesta á empalmar en la de Yanguas, y de esta por Diustes á la de Villanueva de Cameros con la de Torrecilla.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá presente lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley, remitido por el Senado, sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice octavo al Diario *núm. 58, sesion de 30 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Desde esta fecha formarán parte del plan de carreteras de tercer órden del Estado, en la provincia de Guadalajara, la que partiendo del kilómetro 139 de la de Albaladejito á Guadalajara pase por Chiloeches y el Pozo á empalmar en el punto más conveniente de la de Aranzueque á Mondéjar, en el valle del Tajuña, y la que partiendo del kilómetro 134 de la misma carretera de segundo órden de Albaladejito á Guadalajara, pase por Lupiana á empalmar en el punto más conveniente de la de Brihuega á la Armuña, entre Valfermoso y Tomellosa.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice noveno *al* Diario *núm. 58, sesion de 30 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo único. El distrito electoral de Igualada para las elecciones de Diputados á Córtes quedará dividido en las secciones siguientes:

Primera seccion, Igualada.

Segunda idem, Capellades.

Tercera idem, Pobla de Claramunt.

Cuarta idem, Bruch, Collbató, Piera, Castellolí.

Quinta idem, La Llacuna, Carme, Torres de Claramunt, Santa María de Miralles.

Sexta idem, Calaf, Castelfullit de Riubregós, Calonge, Prast del Rey, Salavinera, San Martin de Sasgayolas.

Sétima idem, Veciana, Copons, Pujalt, Jorba.

Octava idem, Rubió, Odena, Vilanova del Camí, Montbuy.

Novena idem, Tous, Montmaneu, Argensola, Bellprat.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba el que partiendo de Pinar del Rio termine en el puerto de los Arroyos.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 56, sesion de 28 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en los siguientes términos:

«Artículo 1.° Queda incluido en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba el que partiendo de Pinar del Rio, como continuacion del ferro-carril del Oeste, pase por San Luis, San Juan y Martinez, Sábalos, Guanes y Mántua, y termine en el puerto de los Arroyos, con arreglo á la ley de 13 de Julio de 1885; de la propia manera será considerado el ramal que, partiendo del puerto de Maniel, se enlace con el susodicho ferro-carril del Oeste en Artemisa ó sus proximidades, pasando por Guanajay.

Art. 2.° Por la situacion especial de los trazados, aislada de las demás del plan general, podrán subastarse las obras independientemente de la red general.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley haciendo extensivos á los minerales de manganeso, zinc y plomo los beneficios otorgados á los de hierro en la isla de Cuba.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 56, sesion de 28 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo único. A partir del próximo año económico se hacen extensivas las franquicias de la ley del 17 de Abril del 83, tal como se refiere á los minerales de hierro, para los de manganeso, zinc y plomo.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Congreso pasa á reunirse en Secciones.

Se suspende la sesion.»

Eran las cinco ménos cuarto.

A las cinco, dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la sesion.

Discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 del actual*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *número 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*, *y* Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem.*)

Sigue el Sr. Pando en el uso de la palabra, como de la Comision, segundo turno en pró sobre la totalidad del dictámen.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, al reanudar mi peroracion, empiezo declarando que no pretendo pronunciar un verdadero discurso, y mucho ménos en la forma brillante que revistió el de mi queridísimo amigo el Sr. Laviña. Otra vez felicito á su señoría por la hermosura de la forma, si bien no puedo felicitarle de la misma manera respecto al fondo de su discurso. Y como mi propósito es refutar con datos auténticos los argumentos principales que S. S. ha expuesto, habeis de permitirme que yo trate esta cuestion, no de la manera como ha sido tratada por los elocuentes oradores que me han precedido en el uso de la palabra, sino en una forma mucho más concreta, para molestar lo ménos que pueda la atencion del Congreso, y empleando una forma de expresion breve y concisa. Voy, pues, á recoger los argumentos del Sr. Laviña, á que no pude contestar en la tarde de ayer.

Al terminarse la última sesion, me iba á ocupar de aquella parte del discurso del Sr. Laviña en que hacía cargos á la Comision por no haber tenido en cuenta los gastos de la Compañía Trasatlántica para darle la subvencion correspondiente, como auxilio ó como remuneracion á esos gastos excesivos sobre los ingresos que la Compañía pudiera tener. Decia al terminar su discurso el Sr. Laviña: señores de la Comision, habeis sumado bien. Yo me permito responder á esta frase con otra parecida: Señor Laviña, S. S. ha multiplicado bien á su favor, y ha restado bien á su propio favor.

Pero sobre este particular tengo que anticipar una idea. Yo nunca creí encontrar en el Sr. Laviña la misma argumentacion que en una de las sesiones anteriores habia empleado el Sr. Celleruelo, relativa á la proporcionalidad en el gasto del carbon á distintas velocidades, gasto que, en efecto, para una cantidad de tiempo fija, es proporcional al cubo de la velocidad. Las fuerzas son efectivamente proporcionales al cubo de la velocidad, el gasto de carbon es directamente proporcional á esas propias fuerzas, y segun esto, tiene razon S. S. y la tenía tambien el Sr. Celleruelo; pero hay una cosa que SS. SS. no han tenido en cuenta, y es un argumento poderosísimo contra la Comision y poderosísimo á favor de los que impugnan el dictámen, y es que multiplican nada ménos que por sí mismo el número que toman, cuando no se puede hacer eso. Para una cantidad de tiempo fijo, efectivamente, es proporcional el gasto ó consumo de carbon al cubo de la velocidad; y cuando esta velocidad aumenta en cierto grado, llegando á más de 12 millas (Mackrow y otros autores lo admiten), puede llegar hasta la cuarta ó quinta potencia; pero cuando hay que considerar el gasto ó consumo de carbon, no en un tiempo fijo, sino para recorrer distancias determinadas, entonces no es más que proporcional al cuadrado, y puede comprobrarse por una simple operacion de proporciones.

El tiempo en que se recorre una distancia determinada es inversamente proporcional á la velocidad; el consumo de carbon es proporcional al cubo de la velocidad: tome S. S. estas dos proporciones, multiplíquelas, quite factores comunes, y verá cómo para el recorrido fijo no es más que proporcional al cuadrado de la velocidad. Claro es que si para el cálculo que ha hecho el Sr. Laviña se contenta, no ya con multiplicar el número por sí mismo, sino con multiplicarlo por sí mismo dos veces, las consecuencias son las que S. S. quiso sacar.

Ese error se suele cometer, y no digo que le haya cometido S. S., acaso haya sido el Sr. Celleruelo, al comparar el consumo de carbon que puede hacer un barco á una velocidad dada como consecuencia de los cálculos en que fundan las proporciones del consumo.

Al consumir una determinada cantidad de carbon un barco á la velocidad de 23 millas, la carga total de su combustible le permite un rádio de accion de 700 (caso del *Destructor*), pues para una velocidad mitad de aquella, ó sea $11 \frac{1}{2}$ millas, por mis cálculos recorrería 4.900 (5.110 recorre el *Destructor* á esta velocidad), segun los vuestros, su rádio de accion debiera ser 34.300.

Luego tomaré este propio caso para rebatir probablemente otro argumento de S. S., y no insisto ahora más en él porque voy á seguir contestando á su elocuente discurso de ayer.

Entre otros errores de resta que he podido percibir en S. S., está el siguiente. Su señoría comparaba, como líneas paralelas, la línea del Havre á Nueva-York con nuestra línea de las Antillas, y decia que las líneas paralelas que citamos en el contrato no se encontrarian ni en el infinito. Yo voy á decirle á su señoría, y creo que con más razon, que el paralelismo que nos ha hecho aquí, ni aun en el infinito se encontraria.

El Sr. Laviña nos dijo que habia sacado un cálculo para fijar lo que por tonelada se daba á los barcos que salen del Havre para Nueva-York con los barcos que salen de un puerto de la Península para la Habana. Yo no sé si no entendí bien á S. S.; pero creo que prescindió de una cosa y es, que no calculaba la mayor distancia que hay desde España á las Antillas con la que hay desde el Havre á Nueva-York.

Su señoría, para sus cálculos, no necesitaba buscar más que el resultado del cubo en el consumo del carbon proporcionado al cubo de la velocidad, y no se ha fijado en que hay que tener presente al comparar este servicio, no tan solo la diferencia en el coste y gasto del carbon, sino que hay que tener en cuenta tambien la diferencia de exponente de carga, ó sea la *capacidad de ganar dinero* que llaman los ingleses, porque mientras más se cargue de carbon, ménos se puede cargar de mercancías; y S. S., ó no lo ha creido pertinente, ó yo no lo he oido.

No ha tenido tampoco en cuenta la diferencia del coste de uno y otro material para distintos servicios, y al diferir en coste el material, claro es que la amortizacion, seguro, interés, gasto de entretenimiento, etc., tiene que variar.

Su señoría, que es una persona tan competente, no solo en estas materias sino en todas, al hacernos las comparaciones, en lo que fundamentalmente se ha fijado es en esos vapores que, partiendo de Inglaterra, de Alemania ó de Francia, van á los Estados-Unidos, y en su gran deseo, deseo que yo le aplaudo, ha buscado los números que le eran convenientes, y nos ha presentado unas soluciones tan hermosas, que, francamente, tienen que seducir, pero están faltas de base. ¿Cómo no habíamos de desear todos los Diputados, no 15 sino 30 millas de velocidad (si fuere posible) en nuestros barcos? Pero mientras la fuerza motriz se desarrolle y se emplee tal como hoy se emplea, yo, segun mis convicciones en esto, debo declarar que es imposible que haya barcos que puedan hacer constantemente por término medio 22 millas, por más que en las pruebas hayan llegado á 23; porque, Sres. Diputados, en las pruebas sucede que las dirigen personas más competentes de las que de ordinario van encargadas de su direccion; se efectúan escogiendo un carbon especial para obtener las mayores calorías posibles, estando las máquinas en perfecto estado, con lo que el vapor, el elemento de fuerza, no tiene casi pérdida ninguna, pues los contactos son casi matemáticos, lo cual solo puede existir al principio, se escogen los calados más convenientes, y en fin, se reunen una porcion de elementos favorables, con los que se puede llegar á las 23 millas, pero es imposible que todas esas circunstancias se reunan de ordinario; podrán concurrir alguna vez, pero eso no es lo general y una prueba de ello es que aún en la travesía entre Inglaterra y New-York, que es la más adecuada para las grandes marchas, y en la que fija su atencion el

Sr. Laviña, no se ha alcanzado, ni siquiera en viajes excepcionales, mayor velocidad de 19, siendo la média de las tres principales líneas 14½. Tales marchas han de resultar, por consiguiente, más irrealizables en una travesía como la que se verifique desde uno de los puertos de la Península á las Antillas ó Filipinas con su mayor extension, atmósferas de temperatura más elevada que en ellas se recorren, y con las condiciones que tienen las aguas que se van á surcar.

Y tampoco ha querido S. S. hacerse cargo, aunque indudablemente lo sabía, de que en esas grandes velocidades de los barcos, y llamo grandes velocidades á 17 y 18 millas, que es lo más que puede alcanzar un barco, por más que en las pruebas haya llegado á 20; tampoco ha querido S. S. hacerse cargo, repito, del número más considerable de personas que es necesario tener en ellos para el manejo de las máquinas y el servicio de los hornos. Yo no recuerdo bien las cifras, porque me sucede lo que indudablemente le habrá sucedido á S. S., que muchas veces se me olvidan; pero creo que son 130 hombres los que se necesitarian para un barco de esos que dice S. S., el *Umbria* ó el *Etruria*, solo para alimentar los hornos; y este número de hombres, poco más ó ménos, es la dotacion total que tenemos en nuestros barcos.

Dijo S. S. que si esto era contrato ó escritura pública, y yo no puedo comprender el verdadero sentido de esta pregunta de S. S., ni esta distincion que quiere establecer entre dos conceptos que guardan entre sí la misma relacion que el fondo y la forma de una cosa; pues sabido es, y S. S. no puede ignorarlo, que la escritura es una de las formas de todo contrato.

Si lo que quiere S. S. es que se determine la significacion del acto realizado por el Gobierno y la Compañía al hacer aquel las proposiciones de los servicios marítimos y ésta aceptarlas, me remito á lo manifestado ya por la Comision: además de que muy dignos compañeros mios en ella han de tratar especialmente el aspecto jurídico de la cuestion que se debate.

El Sr. Laviña ha dicho que el Gobierno habia sido pródigo al subvencionar estos servicios. Yo no tengo inconveniente en decir que el Gobierno, en vez de haber sido tan pródigo como S. S. cree, ha sido muy avaro respecto á los intereses del Estado, y esta conviccion que no tenía en un principio la adquirí despues por el razonamiento frio, pero seguro del cálculo. Yo que conozco el movimiento comercial de nuestras Antillas, hice mis cálculos respecto á él para llegar al conocimiento entre los gastos é ingresos que pudieran realizarse dentro de los servicios que se marcan en el contrato, y además estudié, entre otros, los datos que el Sr. Laviña trajo ayer aquí respecto de la Compañía que hace el servicio del Havre á Nueva-York.

Decia el Sr. Laviña que se pagaba un millon más de subvencion por un viaje más á Filipinas. No considere S. S. la subvencion que se le pudiera dar antes á esa línea, sino las condiciones de la que hoy se subvenciona, no solo respecto de Filipinas, sino tambien respecto de Cuba y de todas las líneas, y cuyo servicio se exige que haga la Compañía Trasatlántica. ¿Me quiere decir el Sr. Laviña, y esto dejando á un lado otra porcion de argumentos que pudiera presentar, me quiere el Sr. Laviña decir si estamos en las mismas condiciones ahora que aquellas en que se ultimó el anterior servicio á Filipinas? Para mí son mucho peores, y no me quiero extender en demostrárselo á S. S., porque sería una demostracion dolorosa para mí, y que despues de todo nada tiene que ver con la Compañía ni con el Gobierno.

El Sr. Laviña, que por lo que veo ha tratado de estudiar á fondo este asunto, sabe que en Francia tuvo lugar una discusion puramente técnica, no precisamente en la Cámara, sino fuera de ella, como preliminar de la confeccion al contratar el servicio del Havre á Nueva-York; discusion presidida por el Ministro de Comunicaciones, y en la que informaron los ingenieros navales; esta es la discusion que yo he consultado, y por ella he visto que todos los ingenieros estuvieron perfectamente de acuerdo. No creo yo que en Francia haya más ciencia que en España; desde luego, en España hay tanta ciencia como en Francia pueda haber; pero tampoco creo que podamos tener la pretension de saber más que los ingenieros franceses; así es, que para mí aquella discusion es de gran peso.

Pues bien; consultando aquellos datos y calculando los ingresos y los gastos de una Compañía de esta clase, ví que en Francia reconocen á esa Compañía un 26½ por 100, bajo el concepto de amortizacion, de seguro, de interés y de fondo para reparaciones, es decir, para los mismos conceptos que al Sr. Laviña extrañaba se hicieran ascender en el contrato que se discute á 21 por 100. Pues yo no tomé tanto; tomé mucho ménos, porque luego verá el Sr. Laviña, en otro cálculo que he de hacer, que yo he pecado por defecto para demostrar lo que deseo demostrar, para sacar al Sr. Laviña del error en que se encuentra, así como S. S. ha pecado por exceso. Dentro de mi criterio, con respecto á esta línea, fundado en las consideraciones que dejo sentadas y en otras que creo innecesario exponer, formé la opinion, y no tengo inconveniente en decirla, de que la Compañía concesionaria del servicio de las Antillas, atendidos sus gastos é ingresos y las condiciones del contrato á que se somete, tenía grandes probabilidades de perder; opinion que solo se ha modificado un tanto al oir las lisonjeras impresiones que acerca de sus resultados ha expuesto el Sr. Laviña. Más adelante volveré á este punto, y concretaré debidamente mi criterio.

Dijo el Sr. Laviña que la Compañía era dueña de vidas y haciendas. Yo en esto no he de entrar, diciendo tan solo que dueña de vidas y haciendas no lo podrá ser; ni las Córtes ni el Gobierno lo permitirian; pero sí puede ser, y es, responsable de esas vidas y haciendas, y precisamente la circunstancia de que lo sea es una de las razones por las que no se hubieran exigido esas grandes velocidades, aun cuando las pudiéramos pagar, porque conociéndose, como se conocen, los adelantos alcanzados en la construccion, yo no puedo negar que hay barcos que puedan sostener esas velocidades en la navegacion á nuestras provincias de Ultramar; yo no niego que los haya, pero no pueden entrar en nuestros puertos sin perjudicar sus proporciones marineras. ¿Y sabe S. S. por qué no pueden entrar? Porque es necesario que esos barcos tengan un calado que no admiten nuestros puertos. Para que los barcos del Havre alcanzaran la velocidad de 15 millas, los franceses tuvieron que sacrificar en ellos medio metro lo ménos de calado del usual dentro de sus dimensiones, porque hoy la construccion naval se atiene á reglas fijas. Hoy los barcos tienen ciertas proporciones, de las que no deben pasar, y ningun Gobierno puede permitir que pasen de ellas, á no ser

que esto fuera absolutamente necesario. Yo puedo citaros el caso de un barco que al soltarle las amarras en un rio, cayó al agua; primeramente se inclinó hácia un lado, despues hácia otro, y á la tercera inclinacion dió una vuelta completa, pereciendo 124 personas á causa de la falta de estabilidad en dicho barco (caso del *Daphne* en el rio Clyde.)

Os referiré otro caso. El *Gran Austral* se hallaba anclado en la gran bahía de Sidney cargando carbon; se inclinó hácia el lado donde recibia la carga yéndose á pique casi instantáneamente. No obedeció esto á falta de estabilidad por la construccion del *Austral*, sino á descuido en los tanques, que no estaban llenos.

He adelantado estas ideas, para demostraros que hoy la construccion naval obedece á reglas fijas. Si se quiere que un barco reuna las condiciones técnicas necesarias para la navegacion, es preciso tener presente solo los siguientes datos, para dárselos al constructor: las toneladas que tiene que cargar, los pasajeros que ha de llevar y de las clases que han de ser, y la velocidad; y si se quiere que reuna otras condiciones, es necesario no olvidar que no las podrá reunir sino á expensas de la estabilidad.

Esta cuestion la trataré despues con el Sr. Laviña, y prescindiendo de ella por ahora, diré que los barcos de esas grandes velocidades, si perdieran sus condiciones marineras para hacerlos adaptables á nuestros puertos, perderian además su condicion de buques de carga, pues escasamente podrian embarcar el combustible necesario para hacer sus travesías á las Antillas.

Pero en ese mismo contrato á que S. S. se referia (el de la línea del Havre á Nueva-York), y antes de las negociaciones que tuvieron lugar para llevarle á cabo, se fijó el déficit que tendria un barco de un número dado de toneladas, por ejemplo, de 8.000, á razon de $11\frac{1}{2}$, de 13 y hasta de 16 millas por hora. Ese déficit, y tambien daré estos datos á los taquígrafos, resultó que á 15 millas ascendia á 8 millones de pesetas. Y esto no lo digo yo lo dicen importantes ingenieros franceses que han figurado mucho en todas estas cuestiones técnicas.

Ya veis, Sres. Diputados, que si en una Nacion tan poderosa como Francia, que nos supera en movimiento comercial, en poblacion y en muchísimas cosas, aunque yo niego que nos supere en todo, producen las navegaciones rápidas tales pérdidas, con mayor razon debemos considerar éstas nosotros, que no tenemos ni tantos recursos, ni tanto movimiento comercial, ni tanta poblacion, y en cambio tenemos que contar casi con una tercera parte más de distancia que recorrer. De todos modos, ya os demostraré luego lo que habria que abonar de más á la Compañía si se aumentara la velocidad de nuestras líneas á 15 millas, y aceptaré la misma cifra en las velocidades que el Sr. Laviña fijaba á esa Compañía respecto á su servicio paralelo, y me ha de permitir S. S. que le repita que si los servicios paralelos á que se refiere el proyecto no se encuentran sino en el infinito, este otro paralelismo que S. S. quiere establecer no es tal paralelismo; son líneas divergentes que se van tan lejos como S. S. sabe perfectamente.

Nos ha dicho tambien S. S. que el plazo de veinte años le parecia muy largo para este contrato. Cierto es que los contratos actuales de Inglaterra, Francia y Alemania son solo de quince años de duracion; pero no es tan grande la diferencia entre ambos plazos, y si no, los contratos extranjeros actuales, muchos de los que les han precedido han alcanzado y hasta excedido la duracion de veinte años reanudándose despues.

Que todo se subordinaba hoy en la navegacion á la velocidad. Efectivamente á la velocidad se subordina todo, aunque no en absoluto, en la marina de guerra; pero no sucede lo mismo con la marina mercante, y voy á citarle en comprobacion de esto el mismo contrato que S. S. ha tomado por punto de partida. Mr. Dupuy en su informe prévio á la celebracion de ese contrato, quiso dividir el servicio y establecer barcos solo de pasaje, con grandes velocidades, y barcos solo de carga, con pequeñas; y desechada la idea de barcos únicamente de pasaje que no podrian sostenerse más que con pasajes tan abundantes y á precios tan elevados, que hoy por hoy no existen ni en la línea de más movimiento de viajeros, que es la de los Estados-Unidos, vino á estudiarse el distinto costo de navegacion de barcos de pasaje y carga á diferentes marchas, y teniéndolo en cuenta se determinó que á una velocidad de $11\frac{1}{2}$ millas el déficit del servicio á Nueva-Yorck sería de 3.600.000 francos, y para una velocidad de 15 millas sería de 8 millones. Ya vé S. S. que si todo se subordina á la velocidad es solo á costa de sacrificios pecuniarios inmensos; y no digo más sobre este punto, sobre el cual me reservo, caso de que fuera necesario, decir algo más en la rectificacion.

Ha dicho el Sr. Laviña que en ninguna parte se consigna la escala gradual de marchas. Yo acepto la afirmacion de S. S., porque no conozco que aparezca en ningun Contrato; pero tengo que decirle que es digno de aplauso que el Gobierno haya empleado este procedimiento. Decia S. S. que ya que el Gobierno ha convenido en que el servicio empiece con la menor velocidad, con la menor marcha, aumentando dicha velocidad gradual, ha debido tambien aumentarse la subvencion gradualmente, ó sea segun aumentaba la velocidad de las marchas. Esta subvencion que se propone, y por eso me he permitido decir antes que tenía el convencimiento íntimo de que el Gobierno habia sido avaro en favor de los intereses del Estado, esta subvencion se ha concedido para las marchas mínimas del principio del contrato, y el Gobierno ha tenido en cuenta que cuando empiecen á aumentar las velocidades deben ya haber empezado á aumentar los ingresos por el aumento del tráfico; y tambien que aunque más despacio de lo que se dice, la navegacion se abarata, y como esto lo han tenido en cuenta tanto el Gobierno como la Comision, por eso se le da á la Compañía, en esa escala gradual, ménos de lo que se la hubiera dado si se la hubiese exigido desde luego una velocidad mayor de la que se exige. Pero dice S. S. que en otros países se consigna una velocidad fija para un tiempo que no llega á ser de veinte años. Pues diré á S. S. que esto no constituye argumento en contra del sistema de escala gradual de marchas, sino que, por el contrario, pone en evidencia que al adoptarlo el Gobierno ha alcanzado mayores ventajas de las que se obtienen en los contratos extranjeros, porque, gracias á la escala gradual, cada vez se le va exigiendo mayor marcha sin mayor subvencion, si bien no toma la marcha que S. S. quiere, porque S. S., en su buen deseo, en su patriotismo, llega á desear cosas irrealizables; pero se exige cuanto puede pedirse á la Compañía dentro de lo posible, por-

que de pedirle más, no podria aceptar ese contrato.

Por otra parte, si el adelanto en el extranjero de la marina mercante lo exige, por la propia conveniencia, para poder competir con aquellas empresas extranjeras y aun con las propias nacionales, buen cuidado tendrá el contratista de aumentar la velocidad de sus barcos.

Segun ha reconocido el Sr. Laviña, el contratista, sin necesidad de que se le exija, mejorará la velocidad, dentro de ciertos límites, cuando lo exijan las competencias. Yo de mí sé decir que, si representase á esa Compañía, así lo haria.

Es tambien una consideracion para tenida en cuenta en esta materia, que los barcos de grandes marchas no tienen la vida útil que los de marchas moderadas; las grandes marchas acortan su vida útil en términos que, si se calcula veinte años de vida á los buques, cuente S. S. que en buques de grande andar no pueden tener la propia duracion: seguramente no pasan de quince años, y ménos, y voy á citar á S. S. el caso de la Compañía de Méjico, que se estableció hará tres ó cuatro años y rescindió el contrato. Pues bien; los barcos estaban ya bastante deteriorados cuando la rescision, á pesar del corto tiempo que habian navegado, y esa menor vida útil de los buques de grande andar viene á encarecer las grandes marchas. Para las grandes velocidades hoy, se necesita que casi todo el buque sea máquina; y esto se puede aceptar para los buques de guerra, pero para los mercantes no; los mercantes necesitan ciertas condiciones que no pueden admitirse en los barcos de guerra, porque éstos están para que se hundan, para que se destruyan cuando la Nacion lo exija, á fin de salvar otros más grandes y más sagrados intereses; y con arreglo á las condiciones hoy de la guerra naval, suele sacrificarse todo á la velocidad.

Pero á una Compañía mercantil no puede exigírsele esto; y al exigirle una velocidad média de tantas millas, se le exige al propio tiempo (y aunque no se le exigiese habria de hacerlo) una fortaleza proporcional en el casco; que la máquina sea tambien lo más fuerte posible; que tengan una hélice en vez de dos, que á los de guerra conviene; y tanto es así, que los barcos mercantes que se decidieron á emplear dos hélices para su servicio, las han suprimido, reemplazándolas por una, y sin embargo, S. S. sabe que si es una de las condiciones marineras más convenientes para que los barcos puedan virar las dos hélices, no es una condicion económica que pueda ser aprovechable por el comercio. Ya ve S. S. que en los servicios comerciales no se subordina todo á las velocidades ni á las condiciones marineras. Los buques mercantes tienen que subordinar una gran parte á la utilidad de rendimiento por tráfico y á la economía, condiciones á las que para nada han de subordinarse los barcos de guerra.

Ya ve, pues, S. S. que no es posible, como sin duda habrá tenido en cuenta, tomar en consideracion esas grandes velocidades que alcanzan esos barcos extranjeros y algunos nuestros, porque tambien los tenemos; pero esos barcos hacen otro servicio distinto que el comercial, pues son de guerra aquellos á que me refiero, y que nos pertenecen.

Tambien manifestó S. S. que solo se exigia á los barcos que debian promediar 12½ una marcha en prueba de 14 millas; es decir, la misma que para los barcos que deben promediar 12. Su señoría no podrá negar que una diferencia de milla y media entre la marcha média y la marcha en prueba que debe desempeñar un buque, es suficiente. Lo que podia decir es que le parecia exagerada la de 2 millas que se exige con relacion á los buques que deben tener una marcha média de 12 millas. Esta exageracion se explica, entre otras razones, porque el Gobierno deseaba anticipar lo más posible la posesion de buques susceptibles de un andar de 14 millas en prueba. Pero permítame S. S. que, siquiera de paso, le advierta que tal cargo no pareceria estar en relacion con la aficion que á las grandes marchas tiene demostrada S. S. Que la diferencia de un andar de milla y media entre el andar medio y el andar en prueba de un buque es suficiente, no necesita demostrarse; en el contrato de la línea del Havre al centro de América no se exige mayor diferencia entre el andar medio y el andar en prueba. A esto quizás arguya S. S. que en el contrato de la línea del Havre á New-York, que tanto le cautiva, se exige una marcha en prueba de 2½ millas más que la média anual. Es verdad, se lo concedo á S. S.; pero S. S. no ha tenido en cuenta que la diferencia en más que hay que pedir en la marcha en prueba respecto á la marcha média tiene que aumentar indefectiblemente en mayor proporcion que aumenten las velocidades médias. Crea, por tanto, S. S. que el número de millas de marcha en prueba que exigimos es hasta sobrado, y que la diferencia entre la exigida en nuestro contrato y el de la línea de New-York, se explica por la diferencia que hay entre 12½ y 15 millas que respectivamente exigen como andar medio. Y más diré á S. S., que para las 22 ó 23 millas de marcha del *Destructor*, y ya ve S. S. que hablo de buques conocidos, se exigía una marcha en prueba más desproporcionada aún que la exigida en la línea de Nueva-York. Y con razon. ¿Por qué no habia de ser con razon esa exigencia, siendo producto de una competencia reconocida?

No creo necesario insistir más en que conforme va bajando la velocidad média, se puede disminuir relativamente la velocidad en prueba, y viceversa.

Y ahora voy á ocuparme de aquel argumento relativo á que el Sr. Ministro de Ultramar habia fijado 16 millas de velocidad, en prueba, y que la Comision la habia aumentado á 17 con tiro forzado, lo cual, segun el Sr. Laviña, era lo mismo. Yo creo, Sr. Laviña, que no es lo mismo. Disentian los franceses antes del contrato del servicio New-York 17 millas con tiro natural, ó 17½ con tiro forzado; y á este dato pudiera agregar otros para demostrar á S. S. que exigir nosotros 17 millas con tiro forzado, es más que 16 sin él; yo creo que científicamente no debe admitirse que pase de media milla el resultado obtenido por el tiro forzado; y habiendo nosotros dicho 17 con tiro forzado, resultaria que exigimos la equivalencia de 16½ sin él: naturalmente, no cabe la menor duda de que hemos adelantado media milla.

Al exigir 12½ millas como término medio definitivo de la velocidad con que han de marchar los barcos, es porque no puede exigirse por ahora más. Es indudable que esa Compañía tendrá barcos, como los tienen todas las del mundo, de más andar que la fijada en sus respectivos contratos; tendrá barcos que anden 15 millas en un viaje; pero, ¿por que anden 15 millas en un viaje, cree S. S. que se le puede obligar á que marche con esa misma velocidad todos los que haga? No: porque hay una porcion de circunstan-

cias que pueden permitir á un barco andar en un viaje hasta 17 millas, y en otros obligarle á no andar más de 8, 7 ó ménos.

Además, hay otra razon, en la cual S. S. se fundaba para demostrar que el contrato es deficiente, y es que las multas que puedan imponerse á esa Compañía importarán ménos que la economía que realizase incurriendo en ellas; y con este motivo, si no recuerdo mal, dijo S. S. que esa Compañía podria abrir un libro con estos tres conceptos: barcos alquilados, barcos decrépitos y multas no pagadas. Efectivamente, segun los cálculos de S. S., la economía obtenida en la reduccion de marchas podria exceder de las multas á que diera lugar; pero como los cálculos de S. S. se han basado en términos que no son exactos, la verdad matemática resulta en sentido contrario al que S. S. indica. Su señoría dice que la multa es menor que la economía de combustible que puede obtenerse al sufrirla. Su señoría ha basado su cálculo sobre la ley de los cubos, en vez de basarla en la de los cuadrados. Haga S. S. la operacion, y verá la diferencia: 14.848 pesetas es la diferencia que hay entre el gasto del carbon y la multa; por consiguiente, siendo mayor la multa que el gasto del carbon, no tiene fuerza el argumento que S. S. exponia. Al oir al Sr. Celleruelo, hice el cálculo, que es bien sencillo: 14.848 pesetas es la diferencia en milla que hay entre el gasto del carbon y la multa, resultando, por consiguiente, que ésta es superior á aquella. Es cierto que la diferencia de gasto total de navegacion de una milla es muy considerable; pero esto es cuando se trata de esa diferencia entre buques construidos para sostener marchas con una diferencia de una milla, no cuando se trata de reducir la marcha del mismo buque en una milla.

El Gobierno y la Comision, segun he dicho, se han fijado principalmente en el último contrato de las Mensagerías francesas; bien hubiéramos querido, llevados del mismo deseo del Sr. Laviña, que se hiciera más de lo que en él se exige; pero no hay razon para hacerlo, y tenemos que bajar la cabeza.

Que en la línea de Francia á Buenos-Aires se exige más velocidad que en la nuestra, pagándose la misma subvencion. Mucho pudiera decir respecto de esto; pero voy á contestar á S. S. lo siguiente:

Su señoría sabe la historia de la Compañía de las Mensagerías marítimas y la de la Trasatlántica española, y sabe que aquí no se hizo lo que se hizo en Francia, entregar á la Compañía un capital, y pagar ese capital precisamente sin interés, con descuento en la subvencion. Claro es, Sres. Diputados, que, ¿quién no acepta un dulce cuando de balde se lo dan? Al prestarle el capital sin interés, ¿habia de exigir la Compañía el interés del capital y las ganancias á quien se lo regalaba? Claro es que no. Prescindiendo de la comparacion entre el movimiento comercial de España y el de Francia, vamos á otras comparaciones, ya que su señoría demostró su aficion á ellas.

Ese servicio de vapores entre Francia y Buenos-Aires creo que ha de ser por quince años, mientras que nosotros consignamos en el contrato tan solo el término de dos años para esa línea. ¿Son iguales las condiciones de la Compañía, lo mismo respecto de la amortizacion del capital que de la utilidad, cuando el contrato ha de durar dos años, que cuando ha de durar veinte? ¿Puede hacerse en el primer caso la amortizacion, esperarse compensacion en el porvenir de los perjuicios que se sufren en el período de planteamiento? Claro que no. Pues no comparemos lo que no es comparable, el dia y la noche, la luz y la sombra.

Despues demostraré á S. S. que era verdad lo que yo decia respecto de que eran distintas en costo las millas de que se hablaba en este contrato, de las millas á que S. S. se referia, como recorridas por buques de otras Naciones.

Dice S. S. que respecto á Cuba y Puerto-Rico nosotros tenemos más obligacion de procurar mayores velocidades que las que puedan tener los barcos franceses para hacer viajes á las Antillas y Centro América.

Pero me ha de permitir S. S. que yo admita como mayor razon que la suya la que tienen los Gobiernos francés é inglés juntos, y que para comparar velocidades tenga en cuenta las que emplean las Compañías inglesas y francesas para hacer los viajes á Australia ó á la India, y aun para hacer viajes á las Antillas. Su señoría no puede sostener que nuestras posesiones de América y Oceanía tengan más importancia que las de Inglaterra y Francia, servidas por líneas cuyo andar es el que se ha tenido en cuenta como el de líneas paralelas. Aquí tengo datos de velocidad, que no entrego á los señores taquígrafos, por ser los que ya ha expuesto el Sr. Nicolau; y una de dos: ó el Sr. Laviña no está conforme con estos datos, ó S. S. reconoce que nosotros, no solamente igualamos, sino que aventajamos los términos medios de la velocidad de muchas Compañías extranjeras. Pero ya se ve; en esto de comparaciones de velocidad hay que proceder con prudencia. Yo reconozco la perfecta buena fe que tiene el Sr. Laviña; pero aun reconociéndola, creo que S. S. ha padecido una alucinacion, en virtud de la cual ha tomado los números más bajos que le convenian para compararlos con los números más altos, ó por lo ménos ha comparado la velocidad máxima consignada en los contratos extranjeros, no con la velocidad que tendrán nuestros barcos, segun el contrato que discutimos, sino con la velocidad que han tenido hasta hoy, y claro está que de esta manera tenía que resultar para nosotros desventajosa la comparacion.

Aparte de esto, y de que en determinados viajes nosotros tenemos velocidades mayores que las de las Compañías extranjeras, yo me permito advertir á S. S. que cuando se trata de comparar servicios con servicios hay que traer una porcion de términos á la ecuacion para resolverla con exactitud.

De suerte, Sres. Diputados, que por los datos que dió el Sr. Nicolau, tan competente en estas cuestiones, resulta que los cálculos del Sr. Laviña estarán muy bien hechos y planteados con completa buena fe, pero parten de erróneos fundamentos. Su señoría, que es un buen matemático, sabe bien que en matemáticas hay demostraciones *ad absurdum*; pero lo que no se puede hacer es tomar el absurdo como base de cálculo, porque con bases absurdas, los resultados tienen que ser absurdos. Yo tambien tengo hechos mis cálculos; y aunque no creia que tendria necesidad de exponerlos, no tendré más remedio que citar algunos para oponerlos á los del Sr. Laviña, á quien ruego que reflexione sobre las deducciones que habré de someter á la consideracion de la Cámara.

Su señoría dijo despues que habia barcos de la marina mercante que hacian $20^1/_2$ millas por hora. No sé si realmente se ha hecho esa marcha; no lo pongo en duda habiéndoselo oido á S. S.; pero debo

hacer constar que sucede muchas veces que cuando se habla de millas, se toma la milla terrestre por la milla marina, y hay entre ambas una diferencia grande. La milla terrestre tiene 5.280 piés ingleses; la milla marina, cosmopolita, milla que tambien se llama geodésica ó geométrica, el nudo, la milla verdad para la navegacion, y la que sirve de base á todos los trabajos matemáticos, tiene 6.080 piés ingleses, es decir, casi 1.000 piés más que la milla terrestre. Ya comprende S. S. que si al calcular el recorrido en un viaje largo se toma la milla terrestre por la milla marina, resulta una diferencia enorme; y sucede muchas veces que una Empresa, con objeto de tener más crédito del que realmente debe tener, al hablar de sus viajes, al publicarlos, se refiere á la milla terrestre, en vez de hacerlo á la milla marina.

Sabe tambien S. S. que el viaje de ida desde las costas de Europa á las costas del Norte de América, es más dificultoso que el de venida, llegando á haber de tres cuartos á una milla de diferencia en hora por razon de las corrientes, de los vientos y de otras causas que S. S. sabe bien. Cuando á una Compañía le conviene publicar un viaje de esos rápidos, como es natural, cita el de venida, el más conveniente; no es tan cándida que vaya á citar el que ménos le conviene.

El Sr. Laviña mencionó ayer una exposicion de la Sociedad Económica de la Habana, en la que, refiriéndose á un informe de Mr. Bell, se citan velocidades grandes en viajes desde Nueva-York á Liverpool. Pues bien; yo puedo decir á S. S. que despues de rectificados los errores (que la Compañía Cunard ha probado que habia en esos datos en daño de su marcha), las 20 millas que en el folleto se citan se reducen á 14'31, como marcha média de las siete principales líneas que navegan del Norte de Europa á Nueva-York.

Muchos de los barcos que navegan á los Estados-Unidos, Sr. Laviña, tienen ménos velocidad que los nuestros; por consiguiente, no vayamos á coger lo más beneficioso para venir á combatir lo que no es tan fácil demostrar con razones.

Es interesante la nota que tengo el honor de recomendar á S. S. y verá en el *Extracto.*

Cálculo para hallar la velocidad correspondiente entre España y Cuba si el importe del gasto de carbon hubiera de ser equivalente al de la navegacion entre Inglaterra y Nueva-York.

El coste del carbon entre Liverpool y Nueva-York, es de 15 pesetas por tonelada. El precio medio entre Cádiz y Habana, es, segun el presupuesto de servicios marítimos del Ministerio de Marina, de 30 pesetas por tonelada. La distancia postal de los correos ingleses, es, entre Queenstown y Nueva-York 2.820 millas. La distancia postal de los correos trasatlánticos españoles, es, entre Cádiz, Puerto-Rico y Habana (prescindiendo de la extension á Veracruz), 4.340 millas. Tomando como unidad los precios y distancias de la navegacion de los correos ingleses, tendremos: distancia de correos españoles = 1'50; precio del carbon en la navegacion española = 2; importe del gasto de combustible en una travesía de correos españoles 1'50 × 2 = 3; volúmen relativo que ocupará el carbon á borde de un correo español, = 50 por 100 más que á bordo de un correo de Nueva-York.

Las velocidades de las líneas postales de servicios permanentes, segun la nota circulada por la prensa y que se atribuye á Mr. Bell, superintendente de correos de los Estados-Unidos (excluyendo de ella aquellas líneas que solo hacen viajes eventuales, y haciendo las rectificaciones que en favor de sus buques ha publicado la Compañía Cunard), es:

Servicios de New-York á Queenstown.—(2.820 millas.)	
Línea Cunard, con sus cuatro mejores buques, excluyendo el Bolhnia	17'04
» Inman	13'25
» White Star	14'15
Servicio á Southamton.—(3.192 millas.)	
Nordewstchen Lloyd	16'10
Servicio á Glasgow.—(2.926 millas.)	
Anchor line	10'97
Servicio al Havre.—(3.120 millas.)	
Compagnie Générale Transatlantique	16'18
Servicio á Amberes.	
La Estrella Roja	12'50
Promedio general de estos servicios	14'31

Pero se trata solamente en ese cuadro de los viajes que auxilia el Tesoro de los Estados-Unidos, es decir, de los que traen su correspondencia á Europa, pues las expediciones de ida las subvencionan las respectivas Naciones europeas. Los viajes de venida son constantemente favorecidos por la corriente del Golfo y vientos generales del Oeste, que precisamente son de mayor efecto favorable en los meses de invierno, á que se refiere el estudio de Mr. Bell.

La Compañía Cunard, en su rectificacion, establece que los viajes de ida dan una velocidad 0'60 de milla ménos que á la vuelta, lo cual obliga á rebajar 0'30 de lo anteriormente expuesto, y tendremos como base aceptable:

Promedio general anual de 7 líneas	14	millas.
Idem id. de las 3 líneas de Queenstown	14'5	»

Habiendo demostrado que el importe del combustible en una travesía de los correos españoles es tres veces mayor que el correspondiente á una travesía del servicio Queenstown, para colocar en paridad económica ambos servicios sería menester suponer que el inglés solo embarca la tercera parte de su combustible, lo cual le permitiria un radio de accion á $14\frac{1}{2}$ millas de la tercera parte de aquella distancia, ó sean 940 millas. Necesitado el buque con ese repuesto de combustible á extender su rádio de accion á 4.350 millas, deberá reducir su velocidad á ménos de 9 millas por hora. Si, por el contrario, se desea hacer la travesía postal española á $14\frac{1}{2}$, el gasto de carbon será triple que en la travesía de Queenstown á New-York, y la carbonera deberá ser 50 por 100 mayor, sacrificando una cantidad equivalente de capacidad retributiva, ó aumentando el desplazamiento, con lo cual el coste del buque y el esfuerzo necesario para impelerlo tendrán aumento.

La mayor dificultad de tomar dique seco que hay en las navegaciones de nuestros correos, el efectuarse ésta por zonas cálidas donde el agua de mar tiene distinta densidad y mayor actividad incrustante, y el no hallarse las de los puertos dulcificada por las aguas

fluviales, al contrario de lo que sucede en la navegacion del Norte, contribuye al mayor ensuciamiento de los fondos, lo que ocasiona pérdida de fuerza, en virtud de aumentar el rozamiento del casco. Los climas cálidos dificultan la produccion de vapor por ser ménos perfecta la ventilacion en la sala de hornos, y la condensacion del vapor ya utilizado, y más penoso el siempre rudo trabajo de los fogonistas, en esos climas enervantes.

Para formar idea de la riqueza del tráfico que da alimento á la navegacion de las líneas de los Estados-Unidos, cuya mayor baratura ya hemos demostrado, veánse los siguientes datos:

Poblacion de Estados-Unidos.........	50.445.000
» del Reino-Unido..........	35.000.000
» de Alemania.............	45.000.000
» de España..............	17.000.000
» de Cuba y Puerto-Rico.....	2.250.000

El año 1884 entraron en los Estados-Unidos:

Procedentes de Inglaterra....	121.756 emigrantes.
» de Alemania....	159.529 id.

En dicho año el comercio de los Estados-Unidos fué:

Con Inglaterra, exportacion é importacion, pesos fuertes..............	545.000.000
Con Alemania, idem id., id..........	124.000.000
Con Francia, idem id., id...........	130.000.000

Comercio general de España con Cuba y Puerto-Rico, unos 28 millones de pesos fuertes.

Emigracion general de España á todos los países, unas 18.000 almas.

El mayor desarrollo de las manufacturas en aquellos países permite á los vapores-correos cargar la mercancía *fina*, que paga doble y aun triple flete que la ordinaria, que es casi la única que se trasporta en España.

Voy á referirme á otra cuestion que trató el señor Celleruelo, y no deseo discutir con S. S. ni mucho ménos, porque siendo yo ignorantísimo en cuestiones de derecho, en las que tan competente es S. S., no me ha demostrado S. S. que sea un maestro en esta cuestion técnica, y yo, aunque muy novel en ella, tengo que decir al Sr. Laviña que creo haber oido confundir los caballos nominales con los caballos efectivos. Aquí se ha dicho 700 caballos nominales. (*El Sr. Laviña*: Perdone S. S., no he hablado de caballos.) No me refiero á S. S. (*El Sr. Celleruelo*: Yo he hablado de caballos nominales y efectivos.) Pues bien; yo sé cómo se determinan los caballos nominales y lo que significan, y no ha podido ménos de llamarme la atencion que se hayan comparado los caballos nominales de los buques de la Compañía Trasatlántica con los efectivos de otros buques, cuando los efectivos son siempre cuatro ó cinco ó más veces superiores á aquellos. Pues traigamos aquí lo que se debe traer, no aquellos números pequeños que nos convienen, prescindiendo de los grandes que nos perjudican.

Otra de las cosas que impugnó el Sr. Laviña á la Comision, fué una porcion de incógnitas que no habia podido resolver porque eran desconocidas. No cabe dar como incógnitas las escalas de los servicios porque las que no aparecen en el contrato se encuentran en el itinerario, formando parte del expediente.

Pero hay más ventaja todavía. El itinerario no forma parte del contrato, porque no era necesario desde el momento en que se señalan en éste las bases principales de aquel.

¿Y qué inconveniente ve en ello el Sr. Laviña, puesto que se fija un máximum de subvencion del cual no se puede pasar? Porque eso es lo que venimos á poner en vuestro conocimiento para que si lo creeis útil, ventajoso y conveniente á la Nacion, lo voteis. Como no hay más que este crédito que se pone á la vista, claro es que si á la Compañía le conviene hacer un recorrido de más millas que no estuviesen comprendidas en ese límite de crédito, ella lo perderia, porque no lo podria cobrar; y por el contrario, si por conveniencia del Gobierno y hasta de la misma Compañía se hiciese un recorrido de menor número de millas, entonces se descontará lo que corresponda; de manera que no habia para qué haber traido esto al debate, porque no tiene verdadera significacion ni importancia.

Su señoría tuvo la bondad de felicitarnos porque podia dar al dictámen de la Comision el nombre de dictámen de las erratas; y se fundó para esto en que el art. 2.°, al final de la última partida, dice: «y 182 viajes...» (*El Sr. Laviña*: Ciento cuatro; vuelve S. S. á la primera errata.) Efectivamente, hay aquí una errata; pero ésta ya no es del dictámen, sino del humilde Diputado que se dirige al Congreso, porque habia leido otro artículo. (*El Sr. Laviña*: Era de la imprenta en el primer ejemplar.) El art. 2.° en la última partida dice: «y 104 viajes de Cádiz á Tánger y de regreso.» Su señoría creia que este número era consecuencia de los que anteriormente se citan, y no es eso; yo me conformaria con que se me dijese que no entiendo el castellano; pero no lo puedo admitir refiriéndose tambien á la Comision, y me veo en el caso de decir que las palabras «y 104 viajes... etc.,» completan el sentido de las que anteceden; y como esto no se refiere á los anteriores sumandos, claro es que hubiera sido una casualidad que S. S. hubiera sacado la misma cantidad con distintos sumandos. Además de lo anterior que S. S. ha sumado, hay que poner este 104.

La otra errata, mejor dicho omision, porque tal fué, S. S. la reveló ayer. Se tuvo efectivamente esa omision, la del párrafo 3.° del art. 72, de la cual no hay que culpar á la imprenta, sino que en el cúmulo de notas y papeles que se la enviaron, sin duda se extravió esa cuartilla.

Dice S. S. que hemos sido tímidos en este caso el Gobierno ó la Comision, ó los dos juntos; que hemos sido tímidos en exigir, y S. S. sacaba de esta consecuencia, que se exigia más en el último contrato francés. Creo que fué esto lo que dijo. (*El Sr. Laviña*: Perdone S. S.; son los tres contratos de la Trasatlántica francesa; no dije que se exigia más, sino que se exigia otra cosa.) Pues se exige exactamente igual que en el último contrato de las Mensagerías francesas, hecho ahora, hace pocos dias. Realmente en el contrato ese, que á S. S. le ha gustado más, en el del Havre á Nueva-York; realmente, digo, se exige lo que S. S. ha indicado; pero sin duda el mismo Gobierno que tuvo esa exigencia no le ha dado tanto valor como S. S., cuando en el contrato posterior, de que he hecho mencion, lo ha omitido.

Lo que concedo al Sr. Laviña, y aquí tiene su señoría una prueba de mi buena fe, es que el contrato

francés de la línea de Norte-América exige más que el nuestro, en las multas: exige más efectivamente; pero tambien el Sr. Laviña debe comprender las razones que en Francia ha habido para esto, porque en Francia, además de la subvencion, se le dan á la Compañía primas por el aumento de velocidades, que pueden llegar á 1.200.000 francos. Por otra parte, en la línea de los Estados-Unidos debia ser muy extremada para asegurar la marcha exigida, porque esa línea es la de las grandes marchas, la de las grandes competencias, y en ella aspira á ocupar lugar preeminente; y en la línea de Centro-América debia serlo tambien, porque la marcha exigida era inferior en media milla á la de la línea inglesa, y lo es en una á la nuestra.

Nos ha llamado la atencion el Sr. Laviña sobre la menor subvencion que perciben los servicios franceses al Africa, con relacion á los que se establecen en el proyecto.

No quiero fatigaros leyéndoos el cálculo que he hecho respecto del servicio de la Argelia; pero sí he de deciros que la explicacion de esa diferencia de subvencion está en la diferencia del tráfico que sostiene. El tráfico de la línea francesa es inmenso, comparado con el del servicio de Marruecos; es verdaderamente excepcional, habiendo llegado en 1883 á 14.758.000 francos, cifra tanto más sorprendente, cuanto que se refiere á un servicio de travesía corta, y en la cual, por consiguiente, no pueden ser elevados los tipos de pasaje y carga.

Otra de las condiciones que ha criticado el señor Laviña es la que establece la obligacion á la Compañía de destinar el 33 por 100 de determinados beneficios á mejoras del servicio.

Su señoría ha supuesto que solo cuando la Compañía llegue á obtener el 21 por 100 de beneficios, podrá darse el caso de que haya lugar á emplear en mejoras del servicio el 33 por 100 de sus beneficios. ¿De dónde saca esto el Sr. Laviña?

El Sr. Laviña, al analizar las deducciones que autoriza el Gobierno á hacer de los ingresos de la Compañía, antes de distraer ese 33 por 100, no se ha hecho cargo de la naturaleza de las mismas, y ha tomado por beneficios partidas que nada tienen de tales.

Todas las deducciones que admite el contrato se efectúan antes de que puedan distraerlas para mejoras del servicio; el 33 por 100 de sus productos no entraña más que la posibilidad de que la Compañía se beneficie en un interés inferior al 5 por 100, y aun éste pudiera decirse que no está muy asegurado. El 6 por 100 del seguro es un renglon de gastos, como lo es la manutencion, habilitacion, etc. El 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de inventario es el mínimum de lo que procede destinar á amortizacion del buque, puesto que éstos, á lo sumo, resultan útiles hasta los veinte años. Este 5 por 100 es, pues, tan solo el medio de asegurar la integridad del capital, que de otra suerte desapareceria. El 5 por 100 destinado á formar un fondo de reserva especial deberá responder á la necesidad de amortizar en absoluto el capital invertido en una especulacion de vida limitada y pendiente de una concesion, sin la cual pierden la mayor parte de su valor los buques y demás elementos destinados á su desempeño; pero en realidad, aunque debiera responder á esto, en la práctica no puede servir más que para elevar el 5 por 100 de depreciacion de buques al tipo que debe realmente alcanzar de 7½ por 100, y para atender á la renovacion que en cada diez años ha de hacerse en las calderas, y á las grandes reparaciones, cuyos gastos no son tenidos en cuenta en las anteriores deducciones.

Por último, el 5 por 100 del valor de inventario del buque no ha de bastar para atender á los gastos considerables y especiales de los muchos elementos auxiliares que para el buen desempeño de estos servicios son necesarios, además de los buques, y á las muchas contingencias á que hay que hacer frente en asuntos de la índole del que es objeto de esta negociacion. Pero aun suponiendo que pudiera destinarse al interés del capital, debe tenerse en cuenta que, como el valor del inventario de un buque no representa más que su valor en el momento actual, no el coste primitivo, y como los buques todos no representan más que una parte del capital necesario para la explotacion del servicio, nunca representará ese 5 por 100, repartido sobre todo el capital social, más que un interés muy inferior al 5 por 100.

Su señoría, ocupándose de la cuestion ecónomica de los servicios, ha establecido la diferencia de este contrato con ese otro de que tantas veces ha hablado, bajo el punto de vista de las marchas que exigen uno y otro. Pues yo voy á comparar por medio de los cálculos, que tambien tengo hechos, los servicios que se exigen á la Compañía Trasatlántica, con los que se exigen á la Compañía del Havre á Nueva-York, á fin de demostrar el mayor gasto que originaria exigir en nuestros servicios la marcha que se exige en el de aquella línea.

Antes voy á poner de manifiesto un error peregrino en que incurrió S. S.

El Sr. Laviña hizo tamdien el cálculo de lo que por tonelada se paga como subvencion á los servicios del nuevo proyecto y lo qúe se paga por tonelada en la línea de Nueva-York, pero prescindiendo de la diferencia de las millas que recorren los barcos franceses del Havre á Nueva-York y de las que recorren los barcos españoles desde la Península á las Antillas.

Segun sus cálculos, se pagan á la Compañía Trasatlántica española 10'23 francos de subvencion por tonelada en la línea de las Antillas, y 13'95 en la de Filipinas, cuando en la línea de New-York se paga solo 9'19. Yo le demostraré á S. S. que el servicio de Cuba, comparado con el del Havre á New-York, bajo el punto de vista de la subvencion por tonelada, cuesta ménos de la mitad, siempre que se tenga en cuenta, segun procede, la diferencia de distancia que los barcos de uno y otro servicio tienen que recorrer. Voy á indicar á S. S. cuál es la subvencion por tonelada y por milla. Yo no recuerdo si S. S. hizo el cálculo por tonelada. (*El Sr. Laviña*: Por tonelada solo.) Pues precisamente ahí está el error, porque haciendo el cálculo solamente por tonelada, no me extraña el resultado que le ha producido; pero resulta deficiente ese cálculo. Yo he hecho el cálculo por tonelada y por milla, y claro es, por tanto, que tiene que haber diferencia entre el cálculo hecho por S. S. y el mio. La subvencion por milla y por tonelada resulta, para el servicio del Havre á New-York, $\frac{41}{10000}$ de franco ó de peseta; para el servicio de las Antillas, $\frac{20}{10000}$ y para el de Filipinas, $\frac{15}{10000}$ Y la prueba de que este cálculo es el procedente, está en que da igual resultado que la division de la subvencion por milla que se paga en esas líneas, por el número de toneladas que se exigen

á los buques que deben servirlas; y note bien el Sr. Laviña que lo que es procedente es fijarse en el tonelaje que se exige en esas líneas, no en el que tienen los buques que las desempeñan, lo cual responde á conveniencias del concesionario.

Hé aquí el cálculo exacto:

	Toneladas de desplazamiento	Número de travesías.	Millas anuales que representan.	Subvencion. *Pesetas.*	Subvencion por milla. *Pesetas.*	Subvencion por tonelada y milla.
CONTRATO FRANCÉS.						
Servicio Havre á New-York....	5.000	104	325.520	6.680.000	20'50	0'0041
CONTRATO ESPAÑOL.						
Servicio Antillas.............	5.000	72	317.389	3.231.000	10'18	0'0020
Idem Filipinas..............	4.500	26	263.172	1.881.680	7'15	0'0015

Veamos ahora lo que costarian nuestros servicios subvencionándolos en proporcion á lo que percibe el servicio francés del Havre á New-York; para ello analicemos primero el contrato francés.

Notas sobre el servicio á 15 millas entre el Havre y New-York.

Sacado á concurso fué adjudicado á la Compagnie générale Transatlantique, antigua concesionaria del mismo, por francos 5.480.000 al año. Duracion del contrato quince años.

La distancia es de 3.130 millas marinas por travesía, 6.260 por viaje redondo, 325.520 millas anuales. La subvencion resulta á francos 16'83 por milla.

La velocidad média anual deberá ser de 15 nudos por hora cuando ménos.

Los buques serán (no fija número) de un desplazamiento mínimo á toda carga de 5.000 toneladas. Deberán realizar en prueba á média carga 17 ½ millas *con facultad de usar el tiro forzado.*

En el caso de que la velocidad média anual fijada en el art. 20 fuese excedida, se abonará al adjudicatario una prima calculada á razon de 12 francos por tonelada de arqueo bruto y por décimo de nudo de aceleracion de velocidad sobre la velocidad reglamentaria.

Si la velocidad média anual no es alcanzada, el adjudicatario estará sujeto á una retencion calculada á razon de 8 francos por tonelada de arqueo bruto y por décimo de nudo de ménos sobre la velocidad reglamentaria.

Al final de cada período anual, comprendiendo 52 viajes de ida y vuelta, se formará un estado del resultado de cada travesía. El total de estos resultados parciales establecerá la cifra de la velocidad média y por consiguiente de la prima que deberá ser concedida por el ejercicio al adjudicatario, ó de la retencion que deberá serle impuesta, salvo á *tener cuenta para este último caso de las circunstancias de fuerza mayor debidamente comprobadas.*

El número de toneladas de arqueo bruto que servirá para el cálculo de las primas ó penalidades, será la média del tonelaje bruto de los buques empleados durante el ejercicio.

En ningun caso el importe de la prima por año *podrá exceder de 1.200.000 francos.*

Cuando uno de los buques afectos al servicio no obtuviera la velocidad média de 15 millas por diez viajes consecutivos (ida y vuelta), será desechado como impropio. Podrá ser nuevamente presentado á pruebas despues de sufrir modificaciones ó reemplazado por uno nuevo en un plazo máximo de treinta meses.

Es sabido que las Compañías todas navegan con buques superiores á los que sus contratos determinan. Su propio interés y la necesidad de asegurar el cumplimiento del contrato les obligan á ello. En la propia Compañía española tenemos ejemplos, puesto que hay buques de 3.500 toneladas y de 15 millas en prueba, cuando su obligacion era solamente de 2.000 y de 11.

La Compañía francesa que ha tomado el servicio del Havre á Nueva-York ha destinado á esa línea (segun su Memoria de 30 de Junio de 1886) los siguientes buques:

NOMBRES	Eslora. *Metros.*	Manga. *Metros.*	Puntal. *Metros.*	Arqueo bruto. *Toneladas.*	CABALLOS.
Champagne.	155	15'70	11'70	6.922	9.000
Bretagne...	id.	id.	11'70	6.900	9.000
Bourgogne..	id.	15'90	11'70	7.303	9.000
Gascogne...	id.	15'90	11'70	7.300	9.000
Normandie..	144 ½	15'20	11'40	6.217	6.500
				34.642	

Sobre este tonelaje cobra 12 francos por tonelada y décimo de nudo de aumento de velocidad, en concepto de prima, hasta un límite de 1.200.000 francos anuales.

Para llegar á percibir la totalidad de la prima, le basta exceder la velocidad en 0'28 de milla.

Puesto que la Compañía, so pena de arriesgarse á no cumplir su contrato, habia de exceder la velocidad contratada, ¿qué ménos que en un tercio de milla podia razonablemente esperarse que lo hiciera?

Luego, prácticamente, Francia subvenciona su línea de 15 millas con 16'83 francos milla por subvencion, y 3'68 francos por prima, ó sea subvencion adicional, francos 20'51 en junto.

Si España hubiese organizado su línea á Cuba á 15 millas, en iguales condiciones que Francia, hubiera tenido que pagar doble subvencion de la convenida en el contrato, y aun cuando esta mayor subvencion se aplicase solamente á la línea principal (374.000

millas), el aumento hubiera importado 3.863.420 pesetas al año.

Las condiciones de la navegacion son más baratas en la línea del Havre que en la de las Antillas. La travesía es allí más corta. Tienen recurso de dique, tanto en el Havre como en New-York, con lo cual los fondos de los buques pueden estar siempre limpios, reduciendose á un mínimo el coeficiente de rozamiento del casco. El tráfico es más importante.

Francia, por su situacion y por las facilidades de su red de caminos de hierro, atrae hácia su línea del Havre á New-York, no solamente la emigracion francesa, sino la italiana, la suiza, la austriaca y alguna de Alemania.

Respecto á nuestra línea de Filipinas, donde la subvencion es 7'15 pesetas, el aumento correspondiente para igualarla á la francesa de New-York, sería de 13'87 pesetas por milla, y sobre las 260.000 millas del recorrido anual, sería un aumento de pesetas, 3.476.000.

Resúmen:

Aumento en Trasatlántica, es.........	3.863.420
Idem en Filipinas....................	3.476.000
Pesetas..................	7.339.420

Ya ve el Sr. Laviña cuán satisfecho debo estar de que nos traiga al debate ese servicio francés de 15 millas, que de haberlo aceptado como base de nuestros servicios, aunque solo fuese en las líneas principales, demuestra la necesidad de una subvencion de 7.339.420 pesetas sobre la que concede el proyecto de ley en discusion. Y ya puesto en este razonamiento, continuaré demostrando con algunos cálculos, basados sobre nuestros propios servicios, la necesidad de mayor subvencion para mayor marcha.

Y advierto á S. S. que en todos mis cálculos me he quedado corto.

Para facilitar la comparacion de esos servicios he tomado la velocidad média de los recorridos en los servicios de la Compañía española, y la velocidad média, naturalmente, de los servicios de la Compañía francesa, reduciendo á un solo barco los distintos que nosotros exigimos para las dos principales travesías, y tomando entre los barcos de 4.500 y de 5.000 toneladas el promedio, ó sea un barco de 4.750. Y como no es tan fácil venir á hacer cálculos si no se hace la reduccion á un solo barco y á una sola velocidad, para compararla con un barco y con la velocidad que emplea la otra Compañía, verá S. S. las reducciones, que entregaré á los taquígrafos.

Nota sobre unificacion de las velocidades del contrato con la Compañía Trasatlántica para los efectos de la comparacion con velocidades superiores en sus resultados económicos.

Suponiendo el contrato empezado en 1.° de Enero de 1887, su terminacion sería en 31 de Diciembre de 1906.

El servicio á Filipinas debe hacerse:

41	meses á	10'15.........	416'15
55	»	11'15.........	613'25
144	»	12'50.........	1.800
240			2.829'40

2.829.40÷240=11'7, digamos 12 millas.

El servicio á América debe hacerse:

21	meses á	11'50.........	241'50
51	»	12	612
168	»	12'50.........	2.100
240			2.953'50

2.953'50÷240=12'3 millas.

Ramales antillanos.—Unica velocidad estipulada 10 millas.

Las velocidades superiores con las que se comparan las precedentes, son: 15 millas á Filipinas y á América; 13 en las extensiones americanas.

Para facilitar los cálculos se supondrán los buques ser de 4.750 toneladas (promedio de 4.500 y 5.000 que fija el contrato) para las líneas principales, y de 1.000 y 2.250 en las extensiones americanas.

Si en vez de suponer que la Trasatlántica navegara en las extensiones con barcos de 1.000 toneladas (como pide el contrato francés de Antillas) supusiera que navegara con barcos mayores, pues el contrato no prefija este punto, el resultado sería más favorable aún á mi tésis.

Prescindo de demostrar que la subvencion fijada para nuestros servicios, con relacion á la marcha que en ellos se establece, es módica; que no es excesiva; que es todo lo pequeña que puede ser, puesto que no es mayor que la de los extranjeros á iguales destinos. Ya sé yo que pudiera hacerse el servicio más barato, como dije ayer; pero entonces sucederia una de dos cosas, á saber: que ó sería causa de ruina de quien lo tomase, ó causa de dolor para quien lo diera.

Voy á tener en cuenta, en primer término, para el cálculo que me propongo, el mayor consumo de combustible y el menor ingreso de la Compañía, ó sea la menor carga que puede tener al aumentarse la marcha de sus servicios á 15 millas, siempre bajo el punto de vista de que cargando más carbon ha de cargar ménos mercancía. El barco, para que vaya en buenas condiciones de navegacion, siempre que reuna esas condiciones, no debe pasar de una línea de flotacion dada; y esto lo llevan los ingleses con tanto rigor, que al emprender un barco su viaje, si el pasajero ve que excede de esa línea por defecto ó por exceso puede reclamar, y que se le devuelva el importe del pasaje; así es que si se me dice que un barco puede cargar tanto ó cuanto, yo contestaré en el terreno científico que no puede más de lo que debe cargar, y sabido es que se cargan pocas mercancías cuando se lleva mucho carbon y el peso de éste lo pierde en el viaje.

Tambien hay que tener muy en cuenta en estos cálculos, que un barco de 15 millas de andar necesita que el casco pese más que en otro de 12 millas, pues tiene que ser más fuerte, porque tiene que sostener más peso, porque tiene más trepidacion y por otras varias razones que S. S. conoce. Cuestan más las calderas y se necesita un personal mucho mayor, cosas ambas que no he tenido en cuenta como debiera; la última para nada y la primera en poco.

Concretando la diferencia que el aumento de marcha á 15 millas implicaria bajo el punto de vista solo del gasto del combustible, he basado mis cálculos en lo que todos los autores admiten, para el gasto de carbon, para el número de caballos, en un dato que indudablemente ha visto S. S., que conoce la fórmula

$$V=K\sqrt[3]{\frac{F}{A}}$$

Su señoría sabe el valor que se le da á K, que varía, segun la velocidad y otra porcion de causas, y yo he tomado uno menor de lo que he debido tomar, para que S. S. no pudiera decirme que habia pecado por exceso; si hubiera tomado lo que racionalmente pudiera tomarse, resultaria aún una fuerza de 1.400 caballos más para el consumo; yo no considero más que 75 céntimos de kilógramo como gasto de carbon por caballo de fuerza; y el Sr. Laviña sabe que, cuanto más aumenta la velocidad del barco, el gasto en carbon por caballo es mayor, y llega al uno y aun más, porque en la combustion hay un movimiento mayor de carbon dentro de los mismos hornos, una parte de él se cuela por las parrillas y otra parte sale por la chimenea; hay además otras causas de aumento de gasto que no tomo en cuenta, como es el mayor personal necesario para las máquinas de mayor potencia.

Cálculo del mayor gasto de carbon que tendrían anualmente los servicios marítimos con las velocidades de 15 millas en las líneas principales y 13 en las anexas.

Supongamos los buques que entran en comparacion ser los siguientes:

Buque de 4.750 toneladas para 12 y 12,3 millas.

	Metros.	Piés.
Eslora	97'60	320
Manga	12'20	40
Calado	6'40	21
Coeficiente de finura	0'62	

Tendremos:

$$\text{Desplazamiento}=\frac{320\times40\times21\times0{,}62}{35\ (1)}=4.761\ \text{ton.}^{s}$$

Area de la seccion sumergida de la cuaderna maestra $\} 40\times21\times0'8$ coeficiente $=672$ piés^2.

Los buques de ese desplazamiento y 15 millas de marcha necesitarán mayor finura; tomaremos el coeficiente 0'55 en lugar de 0'62, y tendremos:

	Metros.	Piés.
Eslora	102'17	335
Manga	12'50	41
Calado	6'71	22
Coeficiente	0'55	

dando por las fórmulas de arriba 4.748 toneladas desplazamiento y 720 piés cuadrados en la seccion sumergida de la cuaderna maestra.

Los buques de 2.250 toneladas y 13 millas serían de $S^2=396$.

	Metros.	Piés.
Eslora	79'30	260
Manga	9'76	32
Calado	4'75	15,6
Coeficiente	0'61	

(1) Una tonelada de agua de mar=35 piés cúbicos.

Los buques de 1.000 toneladas y 10 millas serán:

	Metros.	Piés.
Eslora	61	200
Manga	7,93	26
Calado	3,96	13
Coeficiente	0'68	

lo cual da aproximadamente el desplazamiento pedido y $S^2=220$ piés.

Para hallar la fuerza necesaria, usaremos la fórmula que emplea Seaton y otros ingenieros.

$$HP=\frac{S^2\times V^3}{K}$$

donde

S^2=Area de la seccion sumergida de la cuaderna maestra en piés cuadrados.
V=Velocidad en millas por horas.
K=Coeficiente práctico tomado de las tablas que publica Seaton.

Tendremos:

Buque de 4.750 toneladas desplazamiento.
12 millas velocidad.
$S^2=672$ piés ^{2}.
$K=650$ coeficiente de Seaton para buques de más de 300 piés eslora y 13 á 15 millas marcha.

$$HP=\frac{672\times12^3}{650}=1.786\ \text{caballos.}$$

El mismo buque con 12'3 millas velocidad.

$$\frac{672\times12'3^3}{650}=1.924\ \text{caballos.}$$

Para buque de 4.750 toneladas y 15 millas velocidad con 750 piés de S^2.

$$K=550$$

Tendríamos

$$HP=\frac{720\times15^3}{550}=4.420\ \text{caballos.}$$

Si el coeficiente pareciese bajo, téngase en cuenta la fuerza que se pierde con el aumento de velocidad en la máquina, y que Mackrow dice que en velocidades más altas de 12 el v^3 puede convertirse en v^4 y hasta en v^5

Buque de 2.250 toneladas, con 396 piés^2 de cuaderna maestra sumergida—13 millas.

$$HP=\frac{13^3\times396}{610}=1.423\ \text{caballos.}$$

(Seaton admite coeficientes hasta de 580 para buques de más de 250 piés largo y 13 millas.)

Buques de 1.000 toneladas y 10 millas.

$$S^2=220$$

$$HP=\frac{10^3\times220}{620\ (1)}=354\ \text{caballos.}$$

(1) Coeficiente usado por Seaton.

COMPARACION *del gasto anual de carbon con las velocidades medias del contrato y las de 15 millas constantes en los servicios principales y 13 en los anexos.*

SEGUN EL CONTRATO.

	Toneladas. Carbon.
Servicio filipino.	
260.000 millas, á 12 por hora, son:	
21.666 horas, á 1.786 caballos, á 0'75 ks.	29.021
Servicio trasatlántico.	
432.000 millas, á 12'3, por hora son:	
35.122 horas, á 1.924 caballos, á 0'75 ks.	50.681
Ramales americanos.	
137.000 millas, á 10 por hora, son:	
13.700 horas, á 354 caballos, á 0'75 ks.	3.637
	83.339
Su costo á pesetas 32'50 las de Filipinas. » 28'13 las de América. » 35 las del ramal americano.	2.496.134

SEGUN LAS VELOCIDADES DE 15 Y 13 EXPRESADAS.

	Toneladas. Carbon.
Servicio filipino.	
260.000 millas, á 15 por hora, son:	
17.333 horas á 4.420 caballos.	57.459
Servicio trasatlántico.	
432.000 millas, á 15 por hora, son:	
28.800 horas, á 4.420 caballos, y 0'75 ks.	95.472
Ramales americanos.	
137.000 millas, á 13 por hora, son:	
10.540 horas, á 1.423 caballos, y 0'75 ks.	11.249
	164.180
Su costo á pesetas 32'50 las de Filipinas. » 28.13 las de América. » 35 las del ramal americano.	4.946.759

Gasto anual de carbon segun contrato.	2.496.134
Idem id. id. á velocidades de 15 y 13...	4.946.759
Mayor gasto á dichas velocidades, pesetas.	2.450.625

NOTA. Si á los buques de 15 millas les aplicamos la fórmula $V=K\sqrt[3]{\frac{F}{A}}$ dando á K el valor 3'40, su fuerza dinámica sería de 5.800 caballos, siendo el resultado económico aún más trascendental, pues hemos descontado cerca de 1.400 caballos.

No se ocultará á mis ilustrados contendientes que estos cálculos hechos por la fórmula de Seaton, han sido á la vez comprobados por la fórmula $V=K\sqrt[3]{\frac{F}{A}}$, y no debe ser objeto de confusion la inicial K que aparece en ambas fórmulas, pues tiene en una y otra distinta apreciacion.

Coeficientes de velocidad tomados del Manual del Ingeniero naval de Seaton (pág. 37.)

TIPO DEL BUQUE.	Velocidad. Millas.	Coeficiente. (1)
Buques de más de 400P eslora finos.	15 á 17	620
» » 300 » »	15 á 17	500
» » » » »	13 á 15	650
» » » » »	11 á 13	700
» » » no tan finos.	11 á 13	650
» » » » »	9 á 11	700
» » 250 » finos.	13 á 15	580
» » » » »	11 á 13	660
» » » » »	9 á 11	700
» » » no tan finos.	11 á 13	620
» » » » »	9 á 11	680
» » 200 » finos.	11 á 12	600
» » » » »	9 á 11	640
» » » no tan finos.	9 á 11	620
buques de ménos » » finos.	11 á 12	550
» » » » »	10 á 11	580
» » » » »	9 á 10	620
» » » no tan finos.	9 á 10	600

Resulta, pues, que si hubiésemos fijado la velocidad constante de 15 millas en las líneas de España á Cuba y Filipinas y de 13 en los ramales americanos, el mayor gasto anual de carbon sería de pesetas 2.450.625.

Y dejando este punto, porque creo que S. S. verá clara la demostracion, paso á calcular el exponente de carga reproductiva que habría de ingresar de ménos en la Compañía con el aumento de velocidad, que por los cuadros siguientes verá S. S. que importará 2.405.500 pesetas por año.

(1) Coeficiente que se aplica á la fórmula $HP=\frac{S^2 \times v^3}{K}$

Se llaman buques finos los que tienen un coeficiente de finura alrededor de 0'55 y un coeficiente de líneas de agua de 0'63.

CÁLCULO *de la diferencia en exponentes de carga (capacidad útil para mercancías) que tendrian los servicios marítimos* (Línea de Filipinas), *habiéndose organizado á la velocidad de* 15 *millas, comparada con la organizacion que les da el contrato celebrado con la Trasatlántica.*

SERVICIO Á FILIPINAS.			Segun el contrato.	Segun informe del Ministerio de Marina.
(1) Desplazamiento		Toneladas.	4.750	4.750
(2) Velocidad		Millas.	12	15
Fuerza de máquinas		Caballos.	1.900	4.500
(3) Mayor distancia entre puertos Singapoore á Aden			3.800	3.800
Horas de navegacion			317	253
			Toneladas.	Toneladas.
(4) Peso del casco aparejado			2.137	2.137
Idem de las máquinas con las calderas llenas de agua y piezas de respeto.			(á 230 kilos por caballo) 437	(á 215 kilos por caballo) 967
CARGOS VARIOS.				
Aguada	100	toneladas		
Víveres para 40 dias	100	id.		
Efectos navales	35	id.		
Ajuar de cámaras	20	id.		
Equipaje de pasajeros	50	id.		
450 personas	30	id.		
	——		335	335
CARBON.	12	15		
Para la travesía á 0'75 por caballo y hora	452	854		
10 por 100 reserva, segun contrato	45	85		
Polvo en carboneras, carbon para cocinas, calderetas, etc.	50	51		
	——	——	547	990
Exponente útil para mercancías			1.294	321
			4.750	4.750

(1) El término medio entre el desplazamiento de Filipinas y de América.

(2) La velocidad 12 es el término medio entre los diferentes que marca el contrato.

(3) La distancia directa es 3.600 millas, pero se añaden 200 de rodeo en los viajes de monzon contrario.

(4) El barco de 15 millas debe pesar más.

CÁLCULO *de la diferencia en exponentes de carga (capacidad utilizable para mercancía) que tendrian los servicios marítimos en la línea de España á* las Antillas, *habiéndole organizado á la velocidad de* 15, *comparado con la organizacion que les da el contrato celebrado con la Trasatlántica.*

SERVICIO DE ESPAÑA Á AMERICA.	Buque del contrato.	Buque de 15 millas.
Desplazamiento (toneladas)	4.750	(1) 4.750
Velocidad (millas)	12'3	15
Fuerza de la máquina	2.000	4.500
Mayor distancia entre puertos (Habana á Santander)	4.100	4.100
Horas de navegacion	333	273

(1) El buque de 15 millas debe pesar más, en razon á ser más fino y más reforzado.

		Toneladas.	Toneladas.
Peso del casco aparejado (45°/₀)		2.137	2.137
Idem de la máquina, con calderas llenas y piezas de respeto		(230 ks.) 460	(215) 967

CARGOS VARIOS.	Toneladas.		
Aguada	100		
Víveres (40 dias)	100		
Efectos navales	35		
Ajuar de cámaras y cocinas	20		
Equipaje de pasajeros	50		
	305		
450 personas á 15 en tonelada	30		
		335	335

CARBON.	12'3	15		
Para la travesia á 0'75	500	921		
10°/₀ adicional segun contrato	50	92		
Polvo en carboneras, carbon de cocina, de caldereta, etc	50	57		
			600	1.070
Exponente útil para mercancía			1.218	241
			4.750	4.750

CÁLCULO *de diferencias en los exponentes de carga (capacidad útil para mercancías) que tendrian los servicios marítimos en los* ramales americanos, *habiéndose organizado con buques de* 2.250 *toneladas y* 13 *millas, comparado con la organizacion que les da el contrato con la Compañía Trasatlántica.*

		Segun el contrato.		Segun buques de tipo superior.	
Desplazamiento			1.000		2.250
Velocidad			10		13
Fuerza de la máquina			400		1.500
Distancia á navegar sin reponer carbon		Indeterminado.		Indeterminado.	
Peso del casco aparejado		(30 °/₀)	300	(35 °/₀)	788
Idem de máquinas, calderas llenas de agua, piezas de respeto, etc.		(250 kilos por caballo.)	100	(230 kilos por caballo.)	345
Varios pesos:					
Aguada	40				
Víveres	40				
Efectos navales	15				
Ajuar para cámaras	10				
Equipajes	10				
200 personas	13				
			128		128
Carbon para todos usos		(20 dias)	140	(16 dias)	400
Exponente de carga			332		589
			1.000		2.250

RESÚMEN *de la menor capacidad que para fletes de mercancías tendrian los servicios marítimos si se hubieran organizado con arreglo á las velocidades de* 15 *millas.*

SERVICIO DE FILIPINAS.

	Toneladas.	
Capacidad útil para mercancías de los buques del contrato (12 millas)	1.294	
Idem id. id. de los id. de id. (15 millas)	321	
	973	
Por 26 travesías		25.298

Anterior		25.298

SERVICIO A LAS ANTILLAS.

	Toneladas.	
Capacidad útil para mercancías de los buques del contrato (12'3)	1.218	
Idem id. id. de los de idem (15)	241	
	977	
Por 72 travesías		70.344
Total menor capacidad de los buques de 15		95.642

EXTENSIONES EN AMERICA.

	Toneladas.	
Capacidad útil de los buques de 2.250 toneladas y 13 millas	589	
Idem id. id. del contrato	332	
	257	
En 72 travesías entre Habana y New-York		18.504
En 24 id. id. Habana y Colon		6.168
Mayor capacidad de los buques superiores		24.672

MENOR *ingreso anual que en la explotacion de los servicios marítimos ocasionaria la menor capacidad útil para mercancías de los buques de velocidad superior.*

SERVICIO DE FILIPINAS.

La mayor capacidad de los buques del contrato importa 25.298 toneladas; pero suponiendo que una sexta parte no pueda aprovecharse por falta ocasional de cargamento, quedarian líquidas aprovechables 21.082 toneladas.

	Pesetas.	Pesetas.
Flete probable de ida	90	
Idem id. de vuelta	70	
	160	
Promedio ida y vuelta	80	
Baja por gastos de carga y descarga, estivado, etc., $^1/_3$	26	
Flete líquido	54	
Que sobre 21.082 toneladas importarán		1.138.428

SERVICIO A AMERICA.

La mayor capacidad de los buques del contrato es de 70.344 toneladas, de las que supondremos que una tercera parte no pueda aprovecharse por falta ocasional de cargamento, debida á competencias de otras líneas, etc., etc., quedarán líquidas 46.896 toneladas.

Flete probable de ida	50	
Idem id. de regreso	40	
	90	
Promedio de ida y vuelta	45	
Gastos de estiva, etc., $^1/_3$	15	
	30	
Que sobre 46.896 toneladas importan		1.406.880
		2.545.308

RAMALES EN AMERICA.

Mayor capacidad útil de los buques superiores (línea Habana á Nueva-York), toneladas.	18.504	
Baja de $^1/_3$ por competencias: quedan toneladas.	12.336	
Flete, pesetas 12.—Flete líquido, pesetas 8.—Importe anual		98.688
Mayor capacidad útil de los buques superiores en la línea de Habana á Colon, toneladas.	6.168	
Baja de $^1/_3$ por vacíos: quedan en toneladas	4.112	
Flete, pesetas 15.—Flete líquido, pesetas 10		41.120
		139.808

Resúmen del importe anual por deficiencia de carga.

	Pesetas.
Los buques de 15 millas producirian en el servicio de Filipinas un menor ingreso de	1.138.428
Y en el de América de	1.406.880
	2.545.308
En los ramales americanos los buques del tipo superior producirán una mayor utilizacion de...	139.808
Menor ingreso anual de los tres servicios con buques superiores	2.405.500

En la línea á Flipinas solo se calcula una sexta parte de vacíos por haber ménos competencia que en las otras líneas donde se supone por dicho concepto $^1/_3$.

La diferencia que hay en el rendimiento por el tráfico, es, pues, de 2.405.500 pesetas; pero hay que tener en cuenta otra diferencia, que es la del coste del material que pudiéramos exigir, ó que debiéramos exigir, segun S. S. Pues la diferencia de coste que hay entre el material necesario para andar 3 millas más que el que se necesita en el contrato es de 10.660.000 pesetas, cantidad que tendria que gastar de más la Compañía.

NOTA *sobre costo del material para desempeñar los servicios marítimos á las velocidades del contrato con la Trasllántica y á las velocidades superiores de 15 millas en las líneas principales y 13 en las anexas.*

El Ministerio de Marina presupuestaba:

Para Filipinas (18 viajes).	(15 millas)	8 vapores.
Para Antillas (36 viajes).	(15 millas)	8 »
Para anexos antillanos		8 »
		24 vapores.

El contrato pide:

Para Filipinas (13 viajes)	6 vapores.
Para Antillas	10
Para anexos antillanos	No determina.

Si para 18 viajes á Filipinas se piden 8 buques, para 13 viajes serán $\frac{8}{18} \times 13 = 5,77$, ó sean 6. Es decir, que en el servicio á Filipinas se pide un número de buques proporcional al del informe del Ministerio de Marina.

El mayor número de buques que el contrato fija para el servicio trasatlántico está justificado por la reparticion del servicio entre dos costas tan distantes como la Cantábrica y la Mediterránea, la necesidad de ir en verano á cuarentena y la extension de la línea á Veracruz.

Para los ramales americanos es razonable suponer que el contratista empleará 5 vapores (2 entre Habana y New-York, 2 entre Colon y Habana y uno de reserva).

De manera que la diferencia consiste entre ambos proyectos de los cálculos siguientes:

PROYECTO DEL MINISTERIO DE MARINA.

	Toneladas.	Caballos.
Para Filipinas.		
6 buques de 4.500 toneladas y 4.500 caballos	27.000	27.000
Para Antillas.		
8 buques de 5.000 toneladas y 4.500 caballos	40.000	36.000
Anexos Antillas.		
8 buques de 2.250 toneladas y 1.500 caballos	18.000	12.000
	85.000	75.000

SEGUN EL CONTRATO.

Para Filipinas.		
6 buques de 5.000 toneladas y 1.900 caballos	30.000	11.400
Para Antillas.		
10 buques de 4.500 toneladas y 2.000 caballos	45.000	20.000
Anexos.		
5 buques de 1.000 toneladas y 400 caballos	5.000	2.000
	80.000	33.400
Diferencia de más en el proyecto de Marina	5.000	41.600

	Pesetas.
Valor de la tonelada de desplazamiento, pesetas 260 (1)...................	1.300.000
Valor del caballo, idem 225.........	9.360.000
Mayor costo del material.........	10.660.000
Mayor costo del proyecto de marina...	10.660.000
Amortizacion, interés, seguro 18 %...	1.918.800
Poniendo 26 %.................	2.771.000

(26 % presupone Francia para este objeto, mientras que el presupuesto de Marina marcaba solo 16 %).

Ya que tantos números se han traido al debate, algunos fundados, aunque más ó ménos exagerados, si se me permite la frase, y otros, aunque con un deseo noble y honrado de los que han impugnado el proyecto, erróneos, yo me veo obligado á contestar números con números, que no espero que se me demuestre que no son exactos.

Ya hemos visto la cantidad en que excederia el gasto inicial del material que tendríamos que exigir á la Compañía, comparado con el que se le exige en el proyecto. Pues sacando el 18 por 100, no el 21, como debia hacerlo, que corresponderia á la amortizacion, intereses, seguros y entretenimiento (y ya ve S. S. que no exagero el tipo de interés á que puede aspirar una Compañía que emplea su capital en esta clase de negocios), resultarian un aumento de gasto anual bajo este concepto, de 1.918.800 pesetas. Si tomara el 26 por 100 de los franceses, como yo creo que deberia tomarse, resultarian 2.771.000 pesetas más, que habria que pagar á la Compañía para que no saliera perjudicada.

El total aumento de gastos que suponen estas tres partidas es de 6.774.925 pesetas, tomando el 18 por 100, y tomando el 26 por 100, 7.627.125 pesetas.

La demostracion es esta:

	Pesetas.
Mayor consumo de carbon............	2.450.625
Menor ingreso de flete...............	2.405.500
26% sobre 10.660.000 pesetas, mayor valor del material..................	2.771.600
Mayor déficit anual...........	7.627.725

Por cierto que en algunos de los presupuestos de gastos de los servicios que nos ocupan que he tenido á la vista, se fija solo bajo esos conceptos un 16 por 100 en vez de un 26 ½ por 100 que debiera fijarse.

Esto se separa algun tanto de los razonamientos anteriores, y no quiero insistir.

De todas las consideraciones que dejo expuestas, se desprende que el aumento de velocidad de 3 millas en los servicios de las Antillas, originaria un mayor déficit entre sus ingresos y gastos, ó sea una necesidad de mayor subvencion de pesetas 6.7 á 7.6 millones, sin tener en cuenta más que algunas de las principales partidas que para estimar la diferencia que me ocupo en aquilatar, procederia tomar en consideracion. Entre las que se dejan de un lado figuran algunas de tanta importancia como la que representaria el aumento de tripulacion que esos buques de mayor andar exigirian.

No quiero dejar de referirme á algunos presupuestos de los servicios del Havre á Nueva-York, debidos á un ingeniero francés, M. Audonet, muy competente, y cuya exactitud no se ha negado por los demás compañeros suyos en la discusion que tuvieron con ocasion del establecimiento de esos servicios.

Dicho señor calcula que, teniendo en cuenta el ingreso que debe tener el servicio del Havre á Nueva-York, hecho con barcos de 8.000 toneladas, produciria un déficit anual en 52 viajes, haciéndose el servicio del Havre á Nueva-York á 11 ½ millas de velocidad, de 3.600.000 pesetas; á 13 millas, 4.750.000; á 14, 6.000.000; á 15, 8.000.000; á 16, 11.400.000.

Resulta, pues, que á 15 millas se reconoció un déficit de 8 millones. Y esto para cinco barcos á viaje semanal, y en cuanto al radio de accion, vereis la enormidad de la diferencia que hay entre el radio que recorren sus barcos y el que recorren los nuestros en la línea de las Antillas y Filipinas.

Estos son cálculos hechos por un ingeniero francés, no por mí, y nada tengo que oponer á ellos, ni lo tendreis vosotros.

Además, nosotros no podemos prescindir, segun ya he dicho al determinar las marchas que han de tener los correos, de las condiciones de los puertos que han de visitar, y no estamos en condiciones de gastar lo que Francia para la modificacion de sus puertos. Buques de las condiciones de marcha que el Sr. Laviña apetece, no pueden entrar en algunos de nuestros puertos.

El puerto del Havre tiene, si no recuerdo mal, un mínimo de profundidad de 7'80 metros, bastante más que los puertos nuestros á que me referia antes, y los barcos que entran en el Havre no pueden calar más que 7'30 metros. Pues para con el solo objeto de facilitar la entrada de los vapores de grandes marchas, que hoy dia se efectúa con dificultad y frecuentes tropiezos, hay consignada en los presupuestos franceses una suma de 80 millones de francos. ¿Podemos hacer nosotros este milagro? Pues teniendo algunos de los puertos que deben visitar los correos ménos profundidad que el del Havre, y estando peor conservados que los franceses, y no pudiendo consignar partidas de 80 millones de francos para mejorarlos, ¿cómo queremos ponernos á su altura en las marchas que exigen condiciones en los puertos de que los nuestros carecen y que no podemos darles? Pues ¿qué sucederia aquí si este Gobierno ó cualquier otro viniera á pedir una suma como esa de 80 millones de francos para mejorar un puerto? Bueno es, Sres. Diputados, tener en cuenta esta diferencia de condiciones, para no extremar los argumentos, por más que yo reconozca la completa buena fe con que ha expuesto todos los suyos el Sr. Laviña; la reconozco plenamente, pues claro está que si no la reconociera, no me esforzaria tanto en recoger y contestar todas las observaciones de S. S.

No necesito yo encarecer la necesidad en que estamos de dar estas subvenciones y de proteger por todos los medios posibles á nuestra marina mercante; pero permítaseme recordar á este propósito que en los Estados-Unidos, Nacion que cuenta con tan poderosos recursos financieros, hasta hoy no se daban á la marina mercante más que ciertas y determinadas

(1) Téngase presente que se trata de buques de primera clase y de lujo.

subvenciones que conoce perfectamente el Sr. Laviña; pero en la actualidad se va manifestando cada vez con más fuerza la opinion de que es preciso que los servicios marítimos de los Estados-Unidos se hagan por barcos norte-americanos, con la subvencion que sea necesaria, para que no se encarguen de realizarlos Compañías extranjeras; y en aquel país se formulan amargas quejas porque se han invertido 60 millones de pesos en pagar servicios á los extranjeros, cuando todo ese capital debia haber quedado en el país y haber servido para fomentar el desarrollo de una marina mercante nacional.

Pues bien, Sres. Diputados; ¿qué sería de nosotros si cometiéramos la ligereza de prescindir de los elementos de la marina nacional mercante que hoy tenemos, por ceder á la ilusion de hacer otra cosa mejor?

Yo tengo entendido que la mayor parte de las veces lo mejor es enemigo de lo bueno, y locura sería matar lo bueno que tenemos por aspirar á lo mejor, que no podemos ahora conseguir; pues esto es lo que sucederia si siguiésemos las indicaciones del señor Laviña; por lo ménos esta es la deduccion que yo saco y la que sacareis vosotros si os fijais en lo que pide su señoría.

Y en esto no hay ofensa alguna para S. S.; antes al contrario' el Sr. Laviña, que tiene una cabeza tan bien organizada, y un deseo ferviente de traer algo grande á su Patria, como lo deseamos todos, con ese mismo fervor y con esa imaginacion brillante que le distingue, ha dejado volar su fantasía, y al pedir grandezas para la Patria no se ha fijado en lo limitadas que son las fuerzas físicas y económicas, no ya de España sino del mundo entero, para realizar todo lo que pueda concebir una cabeza, no tan bien organizada como la de S. S., si se dedica á forjar y construir halagüeños y gigantescos proyectos.

El Sr. Laviña no ha tenido en cuenta más que los gastos que va á hacer el Estado en virtud de este contrato, los gastos que van á pesar sobre la Nacion; pero no ha tenido presente los ingresos que han de producir. ¡Ojalá que todos los gastos que se hacen en España fueran tan mal empleados como éste! Entonces ganaríamos por lo ménos diez por uno. ¿Quereis la prueba? En el año 1883 ha entrado en las cajas del Estado por franqueo á Ultramar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, van á terminar las horas de Reglamento. Si S. S. no puede concluir pronto, se le reservará á S. S. la palabra para otro dia.

El Sr. **PANDO**: Necesito por lo ménos tres cuartos de hora; por consiguiente, si el Sr. Presidente me permite, acabaré este argumento, reservándome hacer uso de la palabra otro dia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Termine S. S. el argumento. Faltan dos minutos.

El Sr. **PANDO**: Despues de haber pagado el Gobierno la subvencion, ha tenido un beneficio el Estado, cubiertos todos los gastos por el servicio indicado, de 355.622'20 pesos. Esto solo por el correo; no cuento el aumento en la renta de aduanas por el mayor movimiento comercial, ni cuento tampoco las ventajas que directamente recibe la Nacion; ventajas que reconocia el Sr. Laviña.

No debe por otra parte tenerse presente tan solo la cuestion financiera; debe atenderse á otra cuestion más grande, más importante, cual es la seguridad de la Patria; y creo que cuando de esto se trata, no debemos regatear ni escatimar, como estamos regateando, un millon más ó un millon ménos.

Señor Presidente: he concluido el argumento que me proponia terminar. Estoy á las órdenes de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Secciones en su reunion de hoy habian acordado los siguientes nombramientos:

Comision para el proyecto de ley autorizando un anticipo de 2 millones de pesetas al Ayuntamiento de Barcelona para la Exposicion universal.

Sres. La Guardia.
Sallent (Conde de).
Fabra y Floreta.
Gallego Diaz.
Rosell.
Aguilar (Marqués de).
Vilaseca.

Comision mixta para el proyecto de ley sobre inclusion en el plan general de carreteras de la de Tharsis al Rosal de la Frontera.

Sres. Muro.
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Becerra.
Gomar (Conde de).
Martin Bernal.
García Iñiguez.

Idem id. id. de la carretera de Trujillo á los Cuatro Caminos cerca de Montanchez.

Sres. Castel-Moncayo (Marqués de).
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Becerra.
Sanchez Arjona (D. Luis).
Valdeterrazo (Marqués de).
Morales.

Idem id. id. de la carretera de Cariñena á Escatron á Bujaraloz.

Sres. Antequera.
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Becerra.
Fernandez (D. Enrique).
Santa Cruz.
Pacheco.

Idem id. id. de la carretera de Albalate del Arzobispo á Córtes.

Sres. Castel-Moncayo (Marqués de).
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Becerra.
Mochales (Marqués de).
Valdeterrazo (Marqués de).
Pacheco.

Comision mixta para el proyecto de ley sobre inclusion en el plan general de carreteras de la prolongacion hasta Aranda de Duero de la de Palencia á Tórtoles.

Sres. Ibarra.
Fernandez Villaverde.
Martinez del Campo.
Becerra.
Gallardo.
Martin Bernal.
Alba.

Comision para el proyecto de ley sobre censo de la poblacion.

Sres. Hernandez Prieta.
Calbeton.
Cobian.
Arias de Miranda.
Santa María.
Fernandez Alsina.
Alonso Castrillo.

Idem para la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte.

Sres. Barroso.
Montilla.
Ramirez Lobato.
Santana.
Talero.
Ansaldo.
García Iñiguez.

Comision mixta para el proyecto de ley autorizando el arriendo del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco.

Sres. Barroso.
Aguilera.
Ramirez Lobato.
Maura.
Torrepando (Conde de).
Ansaldo.
Alba.

Idem id. id. sobre inclusion en el plan general de carreteras de la prolongacion hasta el confin de la provincia de Logroño de la de Haro á Ezcaray.

Sres. Laá.
Rodrigañez.
Martinez del Campo.
Becerra.
Peralta.
Delgado (D. Justo Tomás).
Villanueva.

Idem id. id. de las carreteras de Búrgos á Pinza; de Aranda de Duero á Ayllon; de Aranda á Cantalejo; de Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray; Horca de Bóveda á Medina de Pomar, y de Sedano al puente de Cobauera.

Sres. Ibarra.
Rodrigañez.
Martinez del Campo.
Becerra.
Alonso Martinez (D. Vicente).
Martin Bernal.
Villanueva.

Comision mixta para el proyecto de ley sobre inclusion en el plan general de las carreteras de Puertollano á Fuencaliente; Torrejon el Rubio á Cañaveral; Dos Hermanas á los Palacios y Egea de los Caballeaos á Zuera.

Sres. Antequera.
Los Arcos.
Ramos Calderon.
Becerra.
Castellano.
Sanchez Guerra.
Morales.

Idem id. id. de la carretera de Tineo á Paredes.

Sres. Suarez Inclán.
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Becerra.
García de la Riega.
García San Miguel (D. Julian).
Sanchez Campomanes.

Comision para la proposicion de ley sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil.

Sres. Dávila.
Pedregal.
Silvela (D. Francisco).
Suarez Sanchez.
Santa María.
Lastres.
Molleda.

Idem id. sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray.

Sres. Vincenti.
Gonzalez Dueñas.
Martinez del Campo.
Salvador.
Peralta.
Gullon (D. Eduardo).
Gorostidi.

Idem id. incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco.

Sres. Muro.
Betegon.
Monedero.
Aparicio (D. Vicente).
Gallardo.
Becerro de Bengoa.
Alonso Castrillo.

Idem id. id. las carreteras de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos.

Sres. Muro.
Betegon.
Monedero.
Aparicio (D. Vicente).
Gallardo.
Becerro de Bengoa.
Alonso Castrillo.

Comision para la proposicion de ley sobre inclusion en el plan general de la carretera de Carballino á Silleda.

Sres. Vincenti.
Fernandez Villaverde.
Ramos Calderon.
Santana.
Mochales (Marqués de).
Perez (D. Vicente).
Urzaiz.

Las Secciones autorizaron la lectura de las siguientes proposiciones de ley:

Eel Sr. Cánovas del Castillo incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Del Sr. Dominguez Alfonso declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias). (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Del Sr. Diaz Moreu, sustituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles concedida al ferrocarril del Campamento á Málaga por otra en metálico. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Del Sr. Castell incluyendo en el plan general de carreteras del Estado la de Alcañiz á Cantavieja. (*Véase el* Apéudice sexto *á este* Diario.)

Del Sr. Ferratges concediendo prórroga para terminar las obras á la Compañía del ferro-carril de Igualada á Martorell. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Del Sr. Landecho autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerca el ferro-carril de Triano. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Igualmente dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones que á continuacion se expresan habian nombrado presidente y secretario á los siguientes señores:

La que ha de dar dictámen sobre la proposicion de ley estableciendo una estacion telegráfica en la villa de Ezcaray, al Sr. Martinez del Campo y al señor Peralta.

La nombrada para la proposicion de ley autorizando la construccion de un tranvía que partiendo del Puntarró termine en Martorell, al Sr. Ferratges y al Sr. Bosch y Serrahima.

La que ha de emitir su opinion acerca del proyecto de ley, remitido, por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una desde la de Herrera del Duque á Logrosán, y otra desde la de Herrera del Duque á enlazar con la de Jarandilla al puerto de San Vicente, al Sr. Gonzalez (D. Venancio) y al Sr. Morales.

La que entiende en la proposicion de ley para que se incluyan entre las Comisiones que declara permanentes el Congreso, las de presupuestos de Cuba y Puerto-Rico, al Sr. Labra y al Sr. Gullon (D. Eduardo.)

La que ha de dar dictámen acerca del proyecto de ley autorizando al Ministerio de Fomento para hacer un anticipo de dos millones de pesetas al Ayuntamiento de Barcelona con destino á la Exposicion universal, al Sr. Gallego Diaz y al Sr. Conde de Sallent.

La de peticiones, al Sr. Quiroga (D. Benigno) y al Sr. Sanchez Guerra.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa acordando se imprimieran y repartieran, los dos siguientes dictámenes de Comision:

Incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

E incluyendo igualmente en el plan general de carreteras una de Duañez á Ateca. (*Véase el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana:

Los asuntos pendientes; los dictámenes que se han leido, y sorteo de Secciones.

Se levanta la sesion.»

Eran la siete y quince minutos.

DIEZ APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, autorizando la concesion de un ferro-carril económico de Alcoy al puerto de Gandía.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar á D. Donato Gomez Trevijano, vecino de Madrid, la concesion para la construccion y explotacion, sin subvencion del Estado, de un ferro-carril económico que, partiendo de la ciudad de Alcoy, termine en el puerto de Gandía, pasando por los términos de Concentaina, Muro y Villalonga.

Este camino se considerará de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden y puedan conceder á los de su clase.

La concesion se hará por noventa y nueve años.

Art. 2.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo que el Sr. Gomez Trevijano tiene presentado en el Ministerio de Fomento, y las obras se ejecutarán con arreglo al mismo, si fuese aprobado por dicho Ministerio, ó con las modificaciones que se acuerde introducir.

Art. 3.° Los trabajos para la ejecucion de esta línea darán principio al año de la fecha de otorgada la concesion, y deberán quedar terminados á los cinco años, á partir de dicha fecha.

Art. 4.° El concesionario cumplirá en la construccion y explotacion las prescripciones de la ley vigente.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 31 de Marzo de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, autorizando la construccion de un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas termine en Rubí.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Con arreglo á lo que prescriben la ley de 23 de Noviembre de 1877 y el reglamento para su ejecucion, se autoriza á D. Emilio Batlle para construir y explotar sin subvencion del Estado un ferro-carril económico que partiendo de San Gervasio de Cassolas, punto designado por Jusepets, límite de Gracia, provincia de Barcelona, y pasando por San Cugat del Vallés, termine en Rubí y San Quirico de Tarrasa.

Art. 2.° Las obras para el establecimiento de la citada línea se declaran de utilidad pública en consonancia con los art. 63, 64 y 68 de la expresada ley, y por tanto con derecho á la expropiacion forzosa y á la ocupacion y aprovechamiento de los terrenos del dominio público y del Estado.

Art. 3.° La construccion deberá hacerse con sujecion al proyecto que obra en el Ministerio de Fomento y á las condiciones particulares bajo las cuales se otorgará la concesion.

Art. 4.° Las obras comenzarán dentro de los seis meses siguientes á la publicacion en la *Gaceta de Madrid* del pliego de condiciones, y habrán de terminarse dentro de tres años, á contar de dicha fecha.

Art. 5.° El tiempo de la concesion será de noventa y nueve años.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prevenido en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 31 de Marzo de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Cánovas del Castillo, incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la aprobacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden desde Calasparra (Murcia) á Mula, y un ramal que partiendo del primero de dichos pueblos vaya á empalmar con la de Cieza á Mula, ya en construccion.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 28 de Marzo de 1887.=Antonio Cánovas del Castillo.=El Conde de Sallent.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Dominguez Alfonso, declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).

AL CONGRESO.

Los Diputados que suscriben, teniendo en cuenta:

La importancia de la villa de Icod, produccion y comercio de su rica comarca;

El expediente que obra en el Ministerio de Fomento, con Memorias, planos y presupuestos aprobabados por dicho Centro para la construccion de un muelle de coste insignificante en la Caleta de dicha villa,

Y que sin razon que lo abone se ha omitido su inclusion en las leyes que han declarado y clasificado los puertos de interés general,

Tienen el honor de presentar la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se declara de interés general de segundo órden el puerto de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).

Palacio del Congreso 22 de Marzo de 1887.=Antonio Dominguez Alfonso.=Juan García del Castillo. Miguel Villalba Hervás.=El Conde de Torrepando.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Diaz Moreu, sustituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles, concedida al ferro-carril del Campamento á Málaga, por otra en metálico.

AL CONGRESO.

Hace ya algunos años que el ferro-carril Campamento (entre Gibraltar y Algeciras) á Málaga, fué adjudicado, mediante concurso, con arreglo á su ley de concesion, debiendo ser auxiliaho por el Estado con un anticipo de 60.000 pesetas kilométricas, pagaderas en obligaciones por ferro-carriles al tipo de cotizacion, y con la exencion del pago de ciertos derechos.

La ley de 21 de Julio de 1876 convirtió aquel anticipo en subvencion ordinaria; pero como prohibió al propio tiempo la emision de obligaciones por ferro-carriles, dispuso que leyes especiales determinasen el tiempo y forma en que dicha subvencion debia ser pagada.

Nada se ha legislado sobre esto desde entonces que nominalmente se refiera á esta vía férrea, que es importantísima, tanto si se la considera mercantilmente como si se atiende á sus condiciones estratégicas, excelentes para acumular con rapidez sobre el Estrecho de Gibraltar tropas y material de guerra que atiendan con oportunidad á la defensa del propio territorio, y que puedan operar en Africa y sostener allí la dignidad de nuestro pabellon, cuando así convenga.

Y como es urgentísimo salir en este caso de esta paralizacion, y fácil determinar en él, pues no necesitando este ferro-carril de prórroga, por no habérsele empezado á contar aún el tiempo de concesion, solo hay que resolver la cantidad que, como subvencion, haya de recibir en metálico en equivalencia de las 60.000 pesetas kilométricas que debia cobrar en papel, los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la deliberacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. El ferro-carril Campamento á Málaga, en equivalencia del auxilio que segun su ley de concesion debia cobrar en obligaciones por ferro-carriles, recibirá 28.800 pesetas kilométricas de subvencion, pagadas en metálico á medida que avancen las obras, segun dispone su ley de concesion, que en todo lo demás queda subsistente.

Palacio del Congreso 25 de Marzo de 1887.=Luis Diaz Moreu.=Andrés Mellado.=José Lopez Dominguez.=Juan Montilla.=Joaquin Gonzalez Fiori.=Roman Laá.=Francisco Bergamin y García.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Castel, incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.

El Diputado que suscribe tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Alcañiz, en la provincia de Teruel, y pasando por Aguaviva, Bordon y Mirambel, empalme en Cantavieja con la que se dirige de Iglesuela á Ahogá en la propia provincia.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 20 de Marzo de 1887.=Cárlos Castel.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Ferratges, concediendo prórroga para terminar las obras á la Compañía del ferro-carril de Igualada á Martorell.

AL CONGRESO.

Los Diputados que suscriben tienen la honra de proponer á la deliberacion y aprobacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se concede una prórroga de dos años á los plazos señalados en las leyes de 4 de Agosto de 1882 y 10 de Julio de 1885, para que la Compañía del ferro-carril económico de Igualada á Martorell pueda concluir y abrir á la explotacion el camino.

Palacio del Congreso 30 de Marzo de 1887.=Antonio Ferratges.=Juan Maluquer Viladot.=Enrique Fernandez Alsina.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Landecho, autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano.

AL CONGRESO.

Dueña la Diputacion provincial de Vizcaya del ferro-carril minero de Triano, mediante trasferencia aprobada por decreto de la Regencia de 10 de Enero de 1870, construyóse y hállase en explotacion esta pequeña línea férrea, con resultados que, por lo prósperos, exceden en mucho á las esperanzas al principio concebidas y son honroso testimonio del celo inteligente de aquella Corporacion.

No ha escatimado ciertamente en esta empresa gasto ni sacrificio alguno la Diputacion provincial de Vizcaya. Unidas las minas de Triano con la ria de Bilbao, primero por dos tranvías aéreos que, desde lo alto del monte, van hasta Ortuella, á la falda del mismo, y luego desde este punto por un ferro-carril de vía ancha que termina en los embarcaderos; construidos nuevos drops y dársenas á que no se hallaba obligada por la concesion, pero que el creciente desarrollo de la industria minera ha hecho necesarias; teniendo hoy, en vez de las dos locomotoras y 50 wagones exigidos en el pliego de condiciones, 11 de las primeras y 350 de los segundos, unas y otros en constante movimiento para arrastrar una cantidad de mineral mucho mayor que la calculada en el proyecto, y todo esto hecho en competencia con otros ferro-carriles mineros, entre dificultades de todo linaje, bien puede asegurarse que la Diputacion provincial de Vizcaya ha hecho mucho más de aquello á que estaba obligada por la ley de concesion de 19 de Junio de 1859.

Si los resultados hasta aquí obtenidos han sido ventajosos para la Diputacion, y, por lo tanto, para la provincia de Vizcaya, no es de esperar que continúe en lo venidero, porque precisamente por lo muy activa que es la explotacion en la cuenca de Triano, ha de suceder, en plazo relativamente breve, el natural agotamiento del mineral que todavía se encuentra en aquellos criaderos.

En prevision de este suceso, la Diputacion provincial de Vizcaya, que no quiere, y con razon, que puedan quedar estériles los sacrificios hechos en la línea férrea de Triano, ha pensado, y aun estima necesario, prolongarla hasta el barrio de Memerea, término municipal de San Julian de Musqués, en cuyos alrededores yacen otras minas de hierro, que, si corresponden á las esperanzas que en ellas se fundan despues de detenidos estudios periciales, sostendrán esta industria, base principal de la riqueza de aquel país, por lo ménos durante algunos años.

Considerables serán, aun bajo otro aspecto, los beneficios que seguramente reportará la provincia de Vizcaya de la construccion de este ramal de la línea de Triano. Cuando se pidió y obtuvo la concesion de este ferro-carril no se pensó sino en el arrastre del mineral como único fin á que podia y debia ser dedicado. Pero las circunstancias de aquella zona han cambiado mucho en pocos años. La poblacion, en toda la comarca minera, ha aumentado por modo extraordinario; las transacciones de todo género son cada dia mayores, y es, no ya conveniente, sino de absoluta necesidad, establecer medios rápidos de comunicacion con la capital de la provincia y la red de ferro-carriles españoles.

En breve ha de enlazar el ferro-carril de Triano con el de Bilbao á Portugalete en el Desierto; y si el nuevo ramal que ahora se trata de construir pasa, como debe pasar, por las populosas barriadas de Pucheta, las Carreras, el Campillo, Nocedal y Somorrostro, y se habilita la línea toda para trasportar tambien viajeros y mercancías, quedará establecida comunicacion constante y rápida de estas poblaciones con Bil-

bao, y satisfecha, con no escaso provecho de los intereses provinciales de Vizcaya, una de las necesidades más vivamente sentidas en toda aquella zona minera, construyéndose así la primera seccion de la línea de la costa entre Bilbao y Santander.

Fundados en estas razones, los Diputados que suscriben tienen la honra de proponer al Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza á la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya, concesionaria del ferro-carril de Triano, construido y explotado con arreglo á la ley de 19 de Junio de 1859, para que sin subvencion del Estado prolongue la mencionada línea desde Ortuella al barrio de Memerea, término municipal de San Julian de Murqués.

Art. 2.° El ferro-carril de Triano y su prolongacion podrán destinarse, no solo al trasporte de mineral, sino tambien al de viajeros y mercancías, y se declara de utilidad pública, con derecho á la expropiacion forzosa, así como al aprovechamiento y ocupacion de los terrenos de dominio público y demás beneficios consignados en la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 3.° La prolongacion de la línea férrea se construirá con arreglo al proyecto que se apruebe por el Ministerio de Fomento, segun los estudios que la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya ha presentado en dicho Centro, prévia la fianza del 1 por 100 del importe del presupuesto.

Art. 4.° La Diputacion provincial de Vizcaya hará en el ferro-carril minero de Triano, entre Ortuella y el Desierto, las obras de ampliacion necesarias, cuyos planos someterá á la aprobacion del Ministerio de Fomento, á fin de que quede habilitado para el trasporte de viajeros y mercancías.

Art. 5.° La concesion del nuevo ramal de Ortuella al citado barrio de Memerea se hará por noventa y nueve años, con el derecho de introducir el material fijo y móvil, adeudando por las tarifas vigentes para las líneas de servicio general.

Palacio del Congreso 31 de Marzo de 1887.=Luis de Landecho. =Víctor de Chavarri. =Eduardo de Aguirre.=Juan de Ibargoitia.=Manuel Allende Salazar.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley del Sr. Botija incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque, comprendiendo que la obra de que se trata es de gran importancia para los pueblos que abraza la prolongacion de la mencionada carretera, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras, entre las de tercer órden, la prolongacion hasta Hiendelaencina, de la de Brihuega á Jadraque, incluida ya en dicho plan general.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.

Palacio del Congreso 29 de Marzo de 1887.=Vicente Alonso Martinez, presidente.=Antonio Vazquez.=Juan Alvarado.=Tomás Sancho.=Miguel de la Guardia.=Antonio Botija y Fajardo, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Duañez á Ateca.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Duañez á Ateca, ha examinado el asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de Duañez, empalmando en la que va de Soria á Calatayud, pase por Gomara y Deza á terminar en Ateca.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 29 de Marzo de 1887.=José Muro, presidente.=Emilio Navarro.=Benedicto Antequera.=Juan José Jaramillo.=Juan Mompeon.=Celestino Aranda, secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL VIERNES 1.° DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres ménos diez minutos.=Se lee el Acta de la anterior, y al procederse á su aprobacion, pide el Sr. Alvarez Mariño que se cuente el número de Sres. Diputados presentes; otros señores reclaman la votacion nominal, y verificada ésta, no resultando número suficiente, se suspende la sesion por algun tiempo.=Continúa á las tres y cuarto.=Se lee nuevamente el Acta, y es aprobada. El Sr. Alba presenta y apoya extensamente una instancia del director, profesores y ayudantes de la Academia de Bellas Artes de Valladolid, en demanda de que el Congreso resuelva en favor de los mismos una duda que ofrece el proyecto de ley de presupuestos, por la contradiccion que acusan su preámbulo y parte dispositiva.=La instancia pasa á la Comision de presupuestos.=Dáse lectura de una proposicion de ley, incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Mazuecos á Baeza.=Apoyada por el Sr. Sagasta (D. José), se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Pasa á la Comision de presupuestos una exposicion que presenta el Sr. Navarro Reverter, de la Sociedad Hannemaniana Matritense, en solicitud de que en los futuros presupuestos, se consigne la subvencion que en los anteriores ha venido consignada para las clínicas, cátedras y hospital que sostiene esta Sociedad.=ORDEN DEL DIA: sorteo de Secciones.=Terminado este acto, continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía general Trasatlántica española y en el uso de la palabra el señor Pando, terminando su discurso despues de una indicacion del Sr. Presidente.=Rectificaciones de los Sres. Laviña y Pando.=Discurso del Sr. Ministro de Marina.=Rectificaciones de los señores Laviña, Nicolau, Celleruelo y Ministro de Marina.=Manifestacion del Sr. Ministro de Ultramar.= Rectificaciones de de los Sres. Pando, Celleruelo y Ministro de Ultramar.=Se suspende esta discusion. Pasan á la Comision de presupuestos una exposicion, que presenta el Sr. Rózpide, de los oficiales, maestros de obras y ayudantes del ramo de explotacion de las minas de azogue de Almaden, solicitando de las Córtes la modificacion de la planta de dicho personal en el presupuesto próximo, y otra de varios torreros de faros en solicitud de que se concedan á sus familias los derechos de montepío asignados á las del personal auxiliar facultativo de obras públicas.=El Congreso queda enterado de una comunicacion del Sr. D. Manuel Enriquez renunciando el cargo de Diputado á Córtes por el distrito de Ginzo de Limia (Orense), y acuerda que se proceda á la eleccion parcial, poniéndolo en conocimiento del Gobierno.=Quedan sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados los expedientes sobre suspension de Ayuntamientos en la provincia de Canarias, que á peticion del Sr. D. Miguel Villalba Hervás remitia el Sr. Ministro de la Gobernacion.=Se reciben con aprecio varias esquelas de invitacion á la Junta pública que celebrará el 3 del corriente la Real Academia de Ciencias morales y políticas para dar posesion de plaza de número al Sr. D. Alejandro Pidal y Mon, que remitia el Secretario de la misma.= El Congreso queda enterado de la constitucion de varias Comisiones y nombramiento de sus presidentes y secretarios.=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes destinados al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas contratado en 1868 para obras municipales, y el nuevamente redactado sobre creacion de Administraciones subalternas de Hacienda.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido y los asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á la siete y cinco minutos.

Se abrió á las tres y diez minutos, y leida el Acta de la anterior, dijo

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Para qué la quiere S. S.?

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Con objeto de pedir al Sr. Presidente que haga contar el número de señores Diputados presentes. No pedimos votacion nominal, porque somos tan pocos en el salon que no nos hemos podido reunir siete Diputados de oposicion, y debo decir que no es nuestro objeto obstruir el debate, sino ver si podemos convencer á los Sres. Diputados que deben venir á la hora señalada para abrir la sesion, y de que, ya que tienen tanto interés en obtener el cargo, deben tener el mismo para venir á las sesiones y desempeñarlo, porque es verdaderamente escandaloso lo que está sucediendo. (*Varios Sres. Diputados*: Que sea nominal la aprobacion del Acta.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Será nominal.

Verificada ésta, resultó que habian tomado parte en ella los 51 Sres. Diputados siguientes:

Sanchez Arjona.
Ibarra.
Arias de Miranda.
Sallent (Conde de).
Balaguer.
Ansaldo.
García Alix.
Rodrigañez.
Arrando.
Sanchez Guerra.
Laá.
Laviña.
Molleda.
Cort.
Sancho.
Guitian.
Suarez Inclán.
Jaramillo.
Aranda.
Arredondo (D. Mariano).
Cuartero.
Sagasta (D. José).
Canalejas.
Gutierrez Más.
Casado.
Pardo Balmonte.
Azcárate.
Ballester.
Pando.
Aravaca
Perez (D. Sebastian).
Collaso.
Guerrero.
Alcalá del Olmo.
Betegon.
Cañamaque.
Castellano.
Garrido Estrada.
Alvarez Mariño.
Urzaiz.
Prieto de la Torre.
Alba.
Toreno (Conde de).
Alvear.
Montilla.
Navarro Reverter.
Ruiz Capdepon.
Fiol.
Castelar.
Calveton.
Sr. Presidente.

Total, 51.

El Sr. **PRESIDENTE**: No habiendo suficiente número de Sres. Diputados para aprobar el Acta, se suspende la sesion por algunos minutos.

A las tres y cuarto de la tarde, dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la sesion.»

Leida nuevamente el Acta, fué aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Alba tiene la palabra.

El Sr. **ALBA**: En cumplimiento de un deber ineludible que me impone el cargo de presidente de la Academia de Bellas Artes de Valladolid, de la cual es aneja la Escuela de Bellas Artes y de Artes y Oficios, tengo el honor de presentar una instancia que el director, profesores y ayudantes de la misma elevan al Congreso en demanda de que, con su reconocida ilustracion, resuelva en favor de aquellos una duda que ofrece el proyecto de ley de presupuestos del dignísimo Sr. Ministro de Hacienda, por la contradiccion que acusan su preámbulo y su parte disposiva. En el primero se dice á la letra: «se comprenden por primera vez las obligaciones (se refiere á las del Estado) de los Institutos de segunda enseñanza y Escuelas Normales y *provinciales* que actualmente satisfacen las Diputaciones;» y como descartando las Normales que nominalmente se designan no quedan otras que las de Bellas Artes que quepan dentro del concepto general de *provinciales*, es indudable que están comprendidas en el principio así consignado. Sin embargo, viene despues el art. 7.°, que dice así: «Los gastos de las inspecciones de enseñanza, Escuelas Normales é Institutos, etc., se satisfarán en lo sucesivo por el Estado;» y aquí ya hay absoluta pretericion de las Escuelas de Bellas Artes, por virtud de la que se deduciria que no entraban en los artículos si no fuese porque más adelante, en el presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, bajo el epígrafe de «Bellas Artes,» hay un capítulo en el que se consignan pesetas 418.500 para personal y 244.500 para material.

¿Se refiere esta partida á las nuevas Escuelas de artes y oficios, que en ejecucion de recientes y muy plausibles disposiciones se han de crear, ó afecta tambien á las ya existentes?

Esta es la duda, y paréceme, sin pecar de atrevido, que no puede ménos de resolverse por la afirmativa.

Porque si se atiende á lo que podemos llamar estado legislativo del asunto, el Real decreto de 14 de Junio de 1865 declaró que los profesores de las Escuelas de Bellas Artes habian de disfrutar los mismos derechos y sueldos que los de Institutos, conforme á lo establecido en los arts. 16 y 206 de la ley de instruccion pública, llevándose como consecuencia la

asimilacion de unos y otros hasta el punto de que donde hay Escuelas de Bellas Artes no hay profesores de dibujo en los Institutos, por serlo los de la Escuela; que éstos ingresan por medio de oposicion ó concurso como aquellos, y que, como ellos tambien, perciben directamente del Estado sus ascensos de antigüedad por cada quinquenio de servicios.

Por lo tanto, si hoy los de los Institutos adquieren nuevos derechos por el art. 7.° de la ley de presupuestos, en el mismo caso están, é igual beneficio deben disfrutar los de las Escuelas de Bellas Artes, si no ha de convertirse en letra muerta el Real decreto ya citado de 14 de Junio de 1865.

Si se buscan consideraciones económicas, tampoco se encontrará una sola que explique la diferencia entre ambos profesorados, porque habiendo de limitarse el Estado á cobrar directamente las matrículas, títulos y cantidades consignadas en los presupuestos municipales y provinciales para los servicios de instruccion pública (art. 7.° del proyecto de ley de presupuestos) en Institutos y Escuelas normales, lo mismo, absolutamente lo mismo, puede y debe hacerse para las Escuelas de bellas artes, puesto que los Municipios y Diputaciones consignan tambien las correspondientes partidas para el sostenimiento de aquellas.

Se podria indicar, acaso, que el Estado echa sobre sí una nueva carga, porque la concesion de todos los derechos del profesorado al de las Escuelas de Bellas Artes llevaria incluidos los derechos pasivos; pero esta indicacion no podria llegar á convertirse en objecion, pues quedaria contestada con el hecho ya expuesto de que tan ilustrados catedráticos vienen adquiriendo y cobrando sus derechos activos por quinquenios de antigüedad, y no se explica satisfactoriamente la diferencia que entre los activos y los pasivos habia de introducirse. Además de que, si el privilegio es siempre odioso, lo es mucho más la exclusion injustificada, pues en el primero hay beneficio para el privilegiado sin perjuicio para los demás, y la segunda causa perjuicio directo al excluido. Y como los catedráticos de las Universidades gozan de antiguo derechos pasivos; han de disfrutarlos los del Instituto desde el momento que el Estado se encargue de pagar este servicio; se conceden tambien á los de las nuevas Escuelas de artes y oficios en el Real decreto de su ereccion, y el Sr. Ministro de Fomento, con un celo que le honra, ha presentado en la alta Cámara un proyecto creando un Montepío para evitar las angustias de la miseria que la imposibilidad ó la vejez, quizá anticipada por un rudo trabajo, pudiera producir á los maestros, resulta así en puridad que solo quedarian eliminados los profesores de las Escuelas de Bellas Artes, con antigua y meritísima historia y cuyos desvelos por el bienestar material y moral de artistas y artesanos ha merecido justísimas calificaciones.

Y para que tal contraste aparezca todavía más irritante, concluiré exponiendo tres consideraciones en el mismo sentido.

Es la una que, de no accederse á lo que en la exposicion se demanda, las antiguas Escuelas, de las que alguna, como la de Valladolid, lo es tambien de artes y oficios por Real órden de 20 de Mayo de 1881, establecidas en capitales de provincia más importantes que la mayor parte de las nuevas, con ámplio y costoso material debido á sus largos años de existencia y con una matrícula anual considerable, quedarian postergadas sin causa que lo justifique.

Es la otra que se daria el anómalo caso de que el profesor de dibujo en Institutos de capital donde no haya Escuela de Bellas Artes, entraria en el concierto comun y, á la vez, quedaria excluido de él el profesor del mismo arte, solo por el hecho de enseñarle en local distinto en las capitales que cuentan con Institutos y Escuelas.

Y es la tercera que en el preámbulo del proyecto de ley ya referido creando el Montepío para los maestros, se expresa (*Gaceta* del 27, pág. 973): «Las diversas categorías del profesorado creadas por la ley de Instruccion pública tienen derechos pasivos, como justa remuneracion de sus servicios: solo los maestros de primera enseñanza carecen de este premio;» de lo cual se deduce lógicamente que los tienen tambien los profesores de las Escuelas de Bellas Artes, ó que la omision de éstos en el art. 7.° del proyecto de ley de presupuestos ha sido á todas luces involuntario.

Todas las razones alegadas, y muchas más que suprimo en obsequio de la brevedad, se contienen en la instancia que presento; y concluyo rogando á la Mesa se sirva admitirla y ordenar que pase á la Comision de presupuestos, y rogando tambien á los dignísimos indivíduos que la constituyen que despues de conceder á aquella su ilustrada atencion, la estimen en todas sus partes, poniéndose de acuerdo préviamente con los Sres. Ministros de Hacienda y Fomento, con lo cual harán un acto de justicia á los reclamantes y una gracia al Congreso, pues le evitarán así la molestia de oirme en su dia defender una enmienda que en otro caso me veria forzado á presentar.

El Sr. **SERRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision de presupuestos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Sagasta (D. José) incluyendo en el plan general de carreteras una desde el puente de Mazuecos á Baeza (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 13, sesion del 31 de Enero*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sagasta (D. José) tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **SAGASTA** (D. José): Señores Diputados, como el tiempo es breve y además es necesario para otros asuntos de verdadera importancia, no voy á pronunciar más que muy pocas palabras para rogar á la Cámara que se sirva tomar en consideracion la proposicion que acaba de leerse incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo del puente de Mazuecos, en la de Albanchez á Ubeda, termine en Baeza.

De las ventajas que reportan las vias de comunicacion todos han hablado, y por eso no digo más; pues á todos los Sres. Diputados les consta que las vias de comunicacion constituyen el principal elemento de riqueza. He dicho.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Navarro Reverter tiene la palabra.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: He pedido la palabra para presentar al Congreso una exposicion de la Sociedad Hannemaniana Matritense, en la que solicita que en los futuros presupuestos se consigne la subvencion que en los presupuestos anteriores ha venido consignándose para las clínicas, cátedras y hospital que sostiene esta Sociedad.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision de presupuestos.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se procede al sorteo de las Secciones.»

Verificado dicho acto, dió el resultado que aparece en el *Apéndice primero* al *Diario* núm. 60, que es el de esta sesion.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Continúa el debate del dictámen sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem, y* Diario *número 59, sesion del 31 de idem.*)

El Sr. Pando continúa en el uso de la palabra, como de la Comision, segundo en pró sobre la totalidad del dictámen.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, ya visteis ayer cómo por ensalmo iban desapareciendo los argumentos tan bien expresados por el Sr. Laviña, pero no tan bien fundados como sería de desear.

Antes de proseguir, me habreis de permitir que os diga que no voy á hacer un discurso; en primer lugar, porque no soy capaz de hacerlo, y en segundo, porque esta cuestion tiene un carácter distinto de las que ordinariamente se dilucidan aquí, y hay que subordinar la argumentacion más al fondo que á la forma.

Me he ocupado ayer en rebatir lo que se habia dicho respecto de la subvencion juzgándola excesiva y pretendiendo escatimarla, y ahora debo manifestar mi extrañeza porque se haya combatido tan apasionadamente esta subvencion, cuando no hace aun muchos dias se acordó, casi sin debate, para un ferrocarril una subvencion que me parece llega á 100.000 pesetas por kilómetro. Esto se hace tratándose de una línea férrea, y sin embargo, cuando se trata de subvencionar servicios marítimos tan importantes como los que son objeto del contrato que se discute, creemos que se les concede mucho, dándoles una centésima parte del interés que representa ese otro capital que se da para servicios ménos importantes.

Yo creo, Sres. Diputados, que hay que hacer sacrificios para que nuestro servicio naval, tanto en el ramo de guerra como en el mercante, se eleve á la altura á que España tiene el derecho y el deber de elevarle por sus condiciones especiales, por su situacion geográfica, por su historia pasada y por las condiciones de su porvenir.

Pero, Sres. Diputados, no es exacto que por el contrato que se discute venga á pagar España como subvencion para servicios marítimos una cantidad mayor que la que se da en otros paises, porque si en alguno de ellos resulta una subvencion menor que la nuestra, yo puedo demostar con cálculos exactos, teniendo en cuenta todos los elementos que hay que traer para resolver el problema, yo puedo demostrar palpablemente, pero no lo haré si no se me obliga á ello, que la subvencion que nosotros damos es menor que la que se da en la mayor parte de las Naciones, y mucho menor que la que dan los países que están en las condiciones del nuestro.

El Sr. Laviña sabe que si somos la cuarta Nacion respecto á la cantidad que damos por subvenciones marítimas, no teniendo los elementos que otras Naciones tienen, somos ménos de la cuarta en lo que se refiere á la defensa de las colonias y de las costas, y es preciso, señores, si nuestro país ha de ser grande, si ha de ser lo que debe ser y lo que ha sido, que hagamos grandes sacrificios, como por fortuna ya se han empezado á hacer en la marina; y á este propósito felicito al anterior Ministro de Marina y al actual, que con vuestra intervencion han atendido á las necesidades de su departamento. Yo, señores, creo que los barcos del porvenir, y de un porvenir no lejano, han de ser los cruceros, y es muy posible que de la primer guerra marítima que haya, resulte que solo estos barcos son los que se deben y pueden emplear.

Todos sabemos los elementos de destruccion que hoy existen, á pesar del secreto que sobre este punto se guarda en todas partes; todos sabemos que la melenita tiene, segun los franceses, una fuerza de destruccion cien veces mayor que la de la pólvora; yo sé que en Alemania se guarda el secreto, si no de la melenita, de otra materia inflamable parecida; yo sé que en Inglaterra y en los Estados-Unidos estudian tambien otra materia; yo sé que en España mismo se viene probando hace más de un año otro elemento de destruccion análogo.

Pues bien, Sres. Diputados; si con los anteriores elementos de destruccion no habia corazas ni blindaje posible para los barcos, porque la defensa estaba muy por bajo del ataque, ¿qué sucederá hoy que tenemos en nuestra mano esos elementos, que tienen una fuerza de destruccion mayor que los torpedos? Y además, el torpedo, Sres. Diputados, es un gigante, pero sin piés; es un gigante que, cuando se coloca á su alcance una resistencia cualquiera, la destruye; tales son los elementos de que hoy disponemos; pero ese gigante, en cuanto se suelta, no se sabe dónde va; es decir, que no hay fijeza en la direccion de los torpedos, por más que el torpedo fijo es un gran elemento. Pues bien, Sres. Diputados; á este torpedo no podemos darle direccion incierta más que á una distancia de 500 á 600 metros. Pero ya tenemos un elemento muchísimo mayor de destruccion, que puede enviarse con certeza á 10 kilómetros.

Ya ven, pues, los Sres. Diputados por estos datos exactísimos que hoy la marina tiene que cambiar por completo su forma de construccion, tiene que cambiar por completo respecto á su resistencia; y si antes eran precisos esos barcos con un blindaje de gran espesor, hoy, en mi concepto, el mejor barco para usos de guerra, mientras no se navegue por debajo del agua, lo que tambien es fácil que suceda pronto, si bien no se podrá navegar bajo del agua mucho tiem-

po seguido, aunque esto basta para los efectos de guerra y para los fines que esos buques submarinos están llamados á realizar, fuera digo, de ese caso á que indudablemente llegaremos quizá en plazo no muy lejano, el principal elemento de la marina de guerra vendrá á ser la marina mercante, Sres. Diputados, porque se necesitan tantos elementos, tantos capitales para crear la marina de guerra y para sostenerla, que creo ha de aceptarse al fin la marina mercante con esos nuevos elementos de destruccion que anularán los antiguos, viniendo á ser una gran Potencia marítima cualquier Nacion que tenga mucha marina mercante; y en caso de una guerra internacional que pudiera ocurrir, y yo creo que España no habrá de intervenir en ella y me alegraré; pero si así no fuera nuestra marina mercante habria de ser no ya un gran factor, sino el principal. Otra razon en abono de que el empleo de los buques mercantes para usos de guerra debe ser de dia en dia más ventajosa, estriba en que la mejor condicion que los barcos deben tener es, á mi juicio, la sencillez de su casco á fin de que el proyectil pueda atravesarles de parte á parte sin reventar dentro; porque debo hacer constar que en todo barco mercante ó de guerra, cuanto más grueso tenga el casco y más obstáculos presente á la entrada del proyectil, más fácilmente queda destruido; pues no hay barco, dentro del cual reviente uno de esos proyectiles, que no se vaya á pique.

Por eso digo que dadas nuestras condiciones navales, es necesario que tomemos á la marina mercante como auxiliar de la de guerra, y así la toman Naciones como Inglaterra y Francia, que cuentan con una marina de guerra numerosa que nosotros, desgraciadamente, no hemos podido llegar á tener aún, cosa que yo he deseado siempre y que he procurado ver realizada por todos los medios que han estado á mi alcance. Esta es, afortunadamente, una ocasion propicia para que lo logremos, segun creo, porque en ese terreno he encontrado muy propicios, tanto al señor Ministro de Marina, que dejó de serlo hace poco, como al que le ha sucedido; respecto á los cuales, tanto al uno como al otro, repito, que no habrá palabras bastantes para enaltecerlos como se merecen, no solo por sus grandes conocimientos en la materia, sino por la energía y perseverancia con que han emprendido su obra en contra de las corrientes que por todas partes se oponian.

Y ya que he entrado en este terreno, realmente con anticipacion porque debiera haber seguido tratando la cuestion técnica, voy á continuar en él.

Claro es, Sres. Diputados, que si necesitamos de la marina mercante como auxiliar de la de guerra, debemos subordinarla á algunas condiciones, como se ha hecho en el contrato; y como aquí de lo que principalmente se ha discutido y los argumentos esenciales con que se ha combatido el proyecto de ley es que la velocidad podia haberse aumentado, porque no se considera suficiente para que estos barcos puedan prestar servicios como auxiliares de los de la marina de guerra, cuando la Nacion los necesite, yo tengo precision de deciros algo sobre este punto, aunque os ofrezco ser todo lo breve posible, porque ya os estoy molestando demasiado; pero el asunto es tan complejo, que, por más que quiero, no puedo acortar todo lo que yo desearia, sin embargo de que no digo todo lo que el asunto merece y vosotros debiérais esperar. Se cree, equivocadamente, señores Diputados, que un buque mercante no puede hacer los servicios de un trasporte de guerra, si su andar no es muy grande.

No os citaré muchos datos, porque no quiero molestar vuestra atencion leyendo números; pero sí os diré que la Francia, por ejemplo, que para mí no es inferior en buenos barcos á Inglaterra, tiene 41 trasportes con velocidades diversas. Con velocidades de 13 á 14 millas, tiene 7 barcos; de 12 millas, tiene uno; de 11 y pico, tiene 11; de 10 á 11, tiene 10; de 9 á 10, tiene 8; de 8 á 9, 2, y de 7 á 8, 2 tambien. Pues bien, Francia, que tiene más elementos que, por desgracia, tenemos nosotros para poseer un material de guerra con todas las condiciones necesarias, no ha llegado á la gran velocidad que algunos quieren obtener en los trasportes de la marina mercante, auxiliares de la de guerra.

De Inglaterra no diré más, sino que solo tiene 9 buques clasificados de trasportes en su marina militar con un andar de 8 á 13 millas. Inglaterra, que se preocupa mucho de las marchas, porque quiere tener la supremacía de los mares, que es como tenerla en más de la mitad del mundo, Inglaterra que se preocupa mucho de esto, admite como auxiliar de guerra los barcos mercantes de mucha menor marcha que los nuestros, exigiéndoles únicamente ciertas condiciones; pero no la de que alcancen determinada marcha. Inglaterra exige que tengan cierto número de compartimentos estancos de agua, carboneras á los costados, con las cuales yo no estoy conforme por las razones que indiqué antes, así como lo estaria con que se exigiera que las máquinas estuviesen debajo de la línea de flotacion; porque opinando yo que para la guerra se debe navegar por debajo del agua, figuraos si estaré conforme con esta innovacion.

No voy á insistir más en esto, porque, como he dicho antes, deseo molestaros lo ménos posible, y paso á ocuparme de otro punto.

Hoy por hoy, nosotros necesitamos más que otras Naciones utilizar la marina mercante como auxiliar de la marina de guerra, porque no tenemos trasportes de guerra. Yo desearia, que con la marina mercante supliéramos el número de trasportes que hacen falta para que tengamos trasportes de guerra en la misma proporcion que los tiene Francia.

Creo que con un sencillo cálculo os convenceré de que es conveniente lo que digo.

No comparo á España con Italia, Alemania é Inglaterra, porque Italia y Alemania tienen ménos importancia colonial que España, é Inglaterra tiene más: comparo á España con Francia, y teniendo en cuenta la diferencia de poblacion, resulta que, para poseer nosotros un número de trasportes de guerra proporcional al que posee Francia, debemos tener 18. ¿Pues sabeis lo que costaria á la Nacion 18 trasportes de guerra, suponiendo que no navegaran más que dos meses al año? Costarian la friolera de 38.250.000 pesetas. Ya veis si obtenemos alguna economía al utilizar nuestros correos como trasportes de guerra, cuando no nos cuesta su sostenimiento más que el importe de la subvencion con que se les auxilia, y como sabeis, no llega á 9 millones de pesetas. La diferencia entre esta cifra y la de 38 millones de pesetas de 29 millones, sería todavía mayor en caso de guerra en nuestras colonias, en que sería preciso poner en movimiento los trasportes de la armada por plazos mayores de dos meses. Y no creo demás llamar

vuestra atencion sobre otra economía más considerable que ese sistema nos proporciona; la del capital necesario para adquirir esos trasportes, cuyo coste no sería menor de 35 á 45 millones de pesetas, segun el andar que se les exigiese; cifra cuyos intereses y amortizacion habia de gravar duramente al Tesoro.

Pero hay más. A pesar de tener Francia los trasportes de guerra que tiene, se ha visto obligada á hacer muchos fletamentos con motivo de la guerra del Tonkin, y á costa de desembolsos considerables. Tambien Inglaterra, á pesar de la buena organizacion de sus servicios marítimos, ha tenido que pagar en época reciente durante tres años por fletamentos 1.426.097 libras esterlinas. Además paga de subvencion pesetas 14.884.448 al año.

Y en cuanto á la eficacia de nuestros correos como trasportes, la experiencia la ha probado. Todos sabeis que cuando la guerra de Cuba efectuamos trasportes de tropas que sorprendieron á Europa, sin otro elemento, como regla general, que nuestros correos, que no desatendieron por cierto nunca su servicio postal.

Esto lo digo para que veais que nos conviene mucho que estos servicios auxiliares de guerra pertenezcan, no á la marina de guerra, sino á la marina mercante, para economizarnos tan enormes gastos; y de dia en dia será más necesario tomar de la marina mercante todo el servicio posible para utilizarlo como auxiliar de la marina de guerra. No quiero hablar con extension de esto, porque habiendo de hacerlo el Sr. Ministro de Marina con más ilustracion, más conocimiento sobre la materia y en una forma mucho más adecuada á la que vosotros mereceis, le cedo muy gustoso la palabra.

Volviendo á ocuparme de si las marchas que han de tener nuestros correos los hacen ó no útiles para los servicios de guerra, os diré que si se toman los datos de un libro oficial que yo he consultado, la *Revista general de Marina*, sobre la velocidad de los distintos barcos de las marinas extranjeras, podemos sacar deducciones que nos permiten asegurar que no se nos podria tan fácilmente dar caza, como aquí se ha supuesto: que no seríamos alcanzados por cualquiera de los barcos extranjeros que emprendieran la persecucion de estos barcos nuestros con la velocidad que han de tener. Para evitaros molestias voy á tomar solamente de esa *Revista de Marina* unas pocas notas.

Inglaterra, de 53 acorazados de guerra que tiene, y no hablo naturalmente de los cruceros, que como sabeis alcanzan mayor velocidad, tiene 37 barcos con una velocidad mayor de 12 millas; con velocidad menor de 10 millas tiene 11 barcos, y con velocidad mayor de 15 millas no tiene más que 5. Francia, de 33 acorazados con velocidad mayor de 12 millas solo tiene 11, menor de 10 millas 2, y mayor de 15 millas 1.

No quiero molestar al Congreso, y por eso no aduzco datos de las demás Naciones, aunque aquí los tengo; pero creo conveniente citar los que se refieren á los Estados-Unidos. Esta Nacion tan poderosa, tan sobrada de recursos, de 19 barcos con que cuenta no tiene más que 1 de andar superior á 12 millas, de andar menor de 10 millas 14, y de velocidad superior á 15 millas ninguno. Y no digo más sobre este particular.

Una parte voy á tratar ahora en que debo fijar mi atencion, y desearia que tambien fijase la suya el señor Laviña. Yo creo que las grandes velocidades en navegaciones largas, no solo son difíciles, sino peligrosas; y si esa gran velocidad puede aplicarse, como he dicho ayer, á los barcos de guerra, para los mercantes, que tienen un uso general muy distinto de los de guerra, no es en manera alguna conveniente. ¿Por qué? Porque para largas travesías hay que llevar enormes cantidades de carbon, y como ese carbon se consume en el viaje, resulta una falta de estabilidad en el barco precisamente al terminar el viaje; y aunque se me diga que ese inconveniente puede salvarse, ya veremos cómo se salva.

Al terminar el viaje, el barco no tiene el lastre necesario para su buena flotacion, y precisamente cuando termina el viaje, ya de ida, ya de venida, sobre todo en este último caso, es cuando más peligro tiene de encontrarse con un temporal.

El Sr. Laviña, que es una persona muy ilustrada, conoce la teoría del metacentro. No voy á exponer datos, sino algunas sencillas consideraciones. Un barco se sostiene á flote y no se va á pique ó zozobra, en virtud de dos fuerzas, la fuerza de gravedad y la fuerza de la presion del agua que le impulsa hácia arriba. El centro de gravedad es resultante de la primera fuerza, y el centro de carena, que tambien se llama centro de flotacion, resulta del empuje del agua para arriba; es el que impulsa y sostiene al barco para que no se hunda. Si el centro de gravedad está más bajo que el de carena, al inclinarse un barco, las dos fuerzas se suman para ponerle derecho, y esto sucede cuando el barco tiene la carga necesaria y el calado conveniente. De manera, que á cada balance del barco, tiene dos fuerzas que tratan de ponerle vertical, su situacion natural; pero cuando falta lastre, cuando habiendo perdido peso y no habiéndosele reemplazado, el centro de carena, el centro de la presion de abajo á arriba está más bajo que el centro de gravedad, entonces en los balances se suman las dos fuerzas para echarle á pique.

La falta de estabilidad de un buque de gran andar al final de largas travesías por haber consumido gran parte de su carbon que era su única carga, pudiera, como consecuencia de los principios que dejo sentados, ocasionar su pérdida, sobre todo si tuviera que luchar en aquellas condiciones con malos tiempos. Se me puede objetar, es verdad, que ese peso que pierde el buque por el consumo de su carbon es fácil dársele, y yo voy á negar la consecuencia, en parte, porque en absoluto no la niego. Con una mar bella, con una mar llana, con una mar rizada, en fin, solo en condiciones en que no hay peligro de ningun género, dándole ó no dándole el peso que se le ha quitado, puede hacerse, pero en otras condiciones es sumamente peligroso. ¿Y sabeis por qué? Porque para reponer la carga que se le quita, es preciso sustituirla con agua, á cuyo efecto el buque debe ir provisto de tanques de lastre, y como el agua es un peso que se mueve mientras no llega á llenarse por completo el tanque, se inclina por sí sola hácia el lado que el barco va y aumenta el balance, pudiendo ocasionar peligro si la mar estuviese muy alborotada. Claro es que puede esto remediarse algun tanto subdividiendo mucho los tanques de agua que se vayan á llenar en sustitucion del carbon que se le quita al barco; pero hay varios inconvenientes: que se necesita mucho acierto y prevision en combinar el consumo del carbon con la entrada de agua en los tanques; y que al quitar carbon

al barco tiene un peso específico dado, y al sustituirle por agua salada tiene otro peso específico distinto, y las condiciones de estabilidad en el barco cambian, y entonces el problema es más difícil, porque si, por ejemplo, se toma el carbon de un lado del barco y se le quita peso, hay que sustituirlo con el agua.

Pues bien; el equilibrio estable se subordina á la fijeza del centro de gravedad, y el inestable al cambio de éste, en lo cual se funda hasta el movimiento del péndulo.

Es preciso á su vez tener en cuenta que en un mismo volúmen, en el cual deseamos la mayor estabilidad, no se puede cambiar inconscientemente volúmenes parciales de distinto peso específico; por esta razon, á un barco que se le quita carga de proa debe reponérsele en ella, *si hay espacio suficiente para ello*, y siempre que antes estuvieran en el más perfecto estado de equilibrio, por lo que no es tan fácil como parece reponer matemáticamente el peso que se pierde en carbon con el que deba sustituirse por agua, sustancia de distinto peso específico, y que sería preciso tomar de la una y sustituir con la otra, bien por capas horizontales ó bien en unas mismas secciones verticales del barco, lo que no sería tan conveniente para la estabilidad, aunque más fácil de llevar á cabo; y es preciso, en mi concepto, una de dos: ó tener una persona competentísima para distribuir el gasto de carbon y sustituirlo en su peso por agua, ó exponerse á mayores peligros cuando más necesario fuera evitar los que pudieran existir; pero el que no lo haya visto, señores, si se mete en un barco de esos de grandes velocidades y baja á la region del carbon y de los hornos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, S. S. está examinando episodios y accidentes de interés; pero que no constituyen precisamente parte esencial del asunto que se discute. Ruego, pues, á S. S. que se concrete á la cuestion.

El Sr. **PANDO**: Yo, Sr. Presidente, agradezco en el alma la observacion que me ha hecho, que, solo por venir de S. S., tiene que ser para mí de inmensa fuerza; y aunque creo que era de una necesidad absoluta lo que estaba diciendo, para demostrar las precauciones que son necesarias á fin de evitar que se vaya á pique un barco con un sin fin de pasaje, y que por consiguiente, el Gobierno habia estado dentro, no solo de su derecho, sino de su deber, procurando que no sucediera esto, yo, en vista de la observacion del Sr. Presidente, abandono este asunto, y perdónenme los Sres. Diputados que me haya equivocado, insistiendo en ello.

Y por si acaso me equivocaba tambien en otras cosas que pensaba decir, voy á daros un alegron, una buena noticia; voy á terminar, considerando esta cuestion bajo un punto de vista que, á mi juicio, tiene inmensa importancia.

Yo creo, mejor dicho, tengo la más sincera y más íntima conviccion de que tanto de España hácia ciertas regiones, como de ciertas regiones hácia España se han despertado no hace mucho tiempo, con una fuerza vertiginosa, con una fuerza reproductiva, con una fuerza inmensa, sentimientos de atraccion há tiempo adormecidos. Me refiero, Sres. Diputados, al afecto que pueda existir, que debe existir, y que es preciso que exista siempre y en el mayor grado posible entre los antiguos dominios españoles y nuestra Patria; afecto vivo, intenso, que dará por resultado, si no la reaparicion de la España de pasados siglos, una grandiosa agrupacion de pueblos, de intereses morales y materiales que recordarán por lo íntimo é indisoluble de sus vínculos su comunidad de orígen, de religion y de idioma. Me refiero, Sres. Diputados, á las Repúblicas hispano-americanas, á Portugal y á España.

No he de detenerme en consideraciones sobre la importancia que entraña la realizacion de este ideal; vosotros la sabeis apreciar perfectamente, y convendreis conmigo en la necesidad de fomentar á todo trance estas corrientes de simpatía hasta llegar al dichoso momento en que con estos países vengamos á constituir como una verdadera familia, cuyos indivíduos viven independientes en sus respectivos hogares; pero completamente unidos por la comunidad de afectos, ideas é intereses. Uno de los grandes elementos para llegar á tan hermosa perspectiva son las comunicaciones regulares y frecuentes que nosotros mismos debemos apresurarnos á establecer, para evitar que otra familia se nos anticipe, aspirando á sernos contraria ó que, aun hoy, es ya nuestra antagonista.

Nosotros en América, y esta es una opinion puramente particular, debemos tener una política mucho más americana de la que tenemos.

Tenemos, tambien, un vecino allí con el cual debemos vivir en verdadera amistad y afecto, en íntima union, y en mi concepto, tanto más, cuanto que, á mi juicio, no trata de excluirnos. Fijaos en esto, Sres. Diputados, porque nosotros debemos procurar no alejarnos.

No quiero insistir en esto, porque lo que no haya dicho lo habeis de comprender, y sobre ello solo os diré que si por desgracia no llegáramos á resolver este problema, como indudablemente se está resolviendo, las generaciones que nos han de suceder podrian no maldecirnos, porque los buenos hijos nunca maldicen á sus padres; pero nosotros llevaríamos el remordimiento de no haber cumplido la mision que estábamos llamados á cumplir, y ese remordimiento nos seguirá más allá de la tumba.

No digo más, Sres. Diputados, y me siento dándoos gracias por la benevolencia con que me habeis escuchado.

El Sr. **LAVIÑA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LAVIÑA**: Comprendereis, Sres. Diputados, la gran dificultad con que lucho al rectificar el notable discurso de mi amigo el señor general Pando. Por causas, no dependientes de la voluntad de S. S., sino más bien del curso y amplitud del debate, el discurso de S. S. es, más que un discurso, una verdadera trilogía, cuyas partes han quedado perfectamente deslindadas en cada uno de los tres dias en que el señor Pando ha tomado parte en la discusion. Primera parte: puntos de vista generales que notó S. S. en mi discurso con golpe de vista tan admirable, que revela á S. S. como un notable polemista; segunda parte: puntos de vista técnicos que, si el Sr. Pando no la tuviera ya hecha, dejarian bien sentada su reputacion de ingeniero; tercera parte: puntos de vista militares; ésta ha sido la de hoy, y en ella nos ha probado S. S. que si en los campos de batalla luchó con gloria, en el arte y en la ciencia militar ocupa un puesto eminente. En todas ellas ha dicho S. S. algo que es una verdad innegable; en todas ellas ha dicho que es muy cariñoso amigo mio; indudablemente, muy amigo mio debe ser, porque de otra manera no se expli-

caria que me haya podido dirigir frases tan benévolas y tan galantes como las que ha tenido para mí. No podria yo corresponder á ellas de otro modo que devolviéndoselas con creces, y asegurando á S. S. que lo hago con estricta justicia.

Dicho esto, voy á ocuparme de los puntos principales que S. S. ha señalado en mi discurso, sintiendo mucho no poder hacerlo igualmente de los cálculos en que S. S. ha entrado, y que no me sería posible en este momento apreciar en sus detalles; pero ruego á S. S., que si quiere que sobre el particular contendamos, me lo indique, y si, por desgracia de la Cámara, hubiese de volver á tomar parte en la discusion, dentro de ese terreno contenderia gustoso con S. S.

Empezaba el Sr. Pando indicando que habia yo dirigido un cargo al individuo de la Comision señor Puga por no hallarse en ese banco, suponiendo que al nombrarle, trataba de señalar diferencias que pudieran existir entre su criterio y el de la mayoría de la Comision. No; mi objeto al ocuparme del Sr. Puga fué decir que deploraba su ausencia, y que la representacion que dentro de la Comision tenía era su respetable personal representacion, pero no la del partido liberal reformista á que pertenece.

En cuanto al Sr. Villaverde, prescindiendo de que este Sr. Diputado podrá recoger si lo estima oportuno, las palabras que le dirigí, yo dije tan solo que creia que habia venido á ese banco á exhalar el último suspiro de la benevolencia conservadora. El Sr. Pando dice que no; tanto peor para el Sr. Pando (*El Sr. Fernandez Villaverde*: No hay tal benevolencia); porque tanto sea su opinion ménos benévola, tanto será más justa, siendo en ambos casos respetable, por ser opinion del Sr. Villaverde.

Preguntaba tambien el Sr. Pando qué razones podria yo tener para suponer que esta Empresa, que la Compañía Trasatlántica, habia de prestar peor servicio, con las mismas condiones, que cualquiera otra Empresa. No; Sr. Pando; lo malo para mí no es la Compañía, sino el contrato, y tan malo, que siento decirlo, aun despues del discurso de S. S., me parece tan malo, que no me puede parecer peor. El material de esta Compañía no está á la altura de un servicio marítimo de primer órden, tal como España tiene derecho y necesidad de tenerlo, y por esa razon insisto en que sería conveniente apelar al concurso para mejorar el material; y la prueba es que en el contrato se admite el actual material, aunque se indica que la Compañía ha de presentar otro mejor, allá despues de trascurrido tanto tiempo, que será tan tarde, que me temo que no llegue nunca.

Decia tambien el Sr. Pando que yo era adversario de que se tratara de líneas paralelas, y que en cambio tomaba como línea paralela á la nuestra antillana la línea francesa del Havre á Nueva-York, en la cual dijo S. S. que yo tenía puestos todos mis amores.

Pudiera tenerlos, que bien lo merece el servicio que presta, y en tal caso todo el mundo me reconoceria mejor y más delicado gusto que al Sr. Pando, si es que S. S. está enamorado, como parece, de las condiciones de este contrato y de los servicios que con ellas se pueden desarrollar.

Sobre algunos de los cálculos que yo aduje, formuló el Sr. Pando apreciaciones ó juicios que no son completamente exactos, y voy á referirme á uno de los puntos fundamentales, á aquel que expresé planteando una proporcion geométrica.

Habia yo sentado en un principio que los gastos en los viajes de los vapores son proporcionales á los cubos de las velocidades, y sentaba la proporcion en absoluto, y decia que comparando los cubos de las velocidades en la carrera del Havre á New-York, con los de las velocidades en la carrera de la Península á nuestras Antillas y la subvencion que ambas líneas tienen, resultaba que nuestro servicio á Cuba y Puerto-Rico debia tener una subvencion por milla de 7 pesetas 40 céntimos. El señor general Pando no admitia la proporcion en el terreno absoluto en que yo la planteaba é introducia en ella elementos restrictivos de tiempo y de distancia, y fundado en ellos decia que los gastos no son proporcionales á los cubos, sino á los cuadrados de las velocidades. Yo admito esto, puesto que es ventajoso para mi argumento, porque siendo los gastos proporcionales á los cuadrados de las velocidades, resultan menores que siendo proporcionales á los cubos de las mismas; y establecida así la proporcion, resultaria que en vez de las 7'40 pesetas que yo decia que corresponderian á nuestra línea, le corresponderian nada más que 3'86 pesetas de subvencion, en vez de las 10'18 que por milla fija y determina el contrato. Ya puede, pues, comprender S. S. que no quiero yo forzar el argumento.

Del propio modo, al hablar de las velocidades, comparaba yo las de nuestro contrato con las velocidades de otros extranjeros, y decia que los barcos que cumplen sus servicios, alcanzan velocidades mayores que las que aquellos contratos determinan; y, por último, afirmé que los barcos que atraviesan el Atlántico, generalmente tienen marchas médias superiores á las que en este contrato se exigen como marchas de prueba. Este es el terreno en que yo establecí las comparaciones. Podré haber equivocado algun dato, puesto que S. S. no encontraba conformes los del Sr. Nicolau con los mios; quizá habrá alguna diferencia entre unos y otros, que será consecuencia de error puramente material; pero fuese como fuese, yo con gusto, si hay ocasion, declararé mi equivocacion si en ella hubiere incurrido, y lo propio, estoy seguro, haría el Sr. Nicolau.

En cuanto á la escala gradual de velocidades, no creo que el Sr. Pando se dignara aducir argumentos en contra de lo que yo mantuve. Hablando de las marchas absolutas, el Sr. Pando decia que yo habia aducido algun dato exagerado. Para probarle lo contrario, tengo aquí un extracto del *Diario de mar* del correo francés la *Normandie* en su viaje del Havre á Nueva-York de 13 á 22 de Noviembre pasado, y en su viaje de vuelta de 27 de Noviembre á 5 de Diciembre, del cual resulta que entre el Havre y Nueva-York hizo el *Normandie* singladuras de 353, 359, 400 y 405 millas; y entre Nueva-York y el Havre las hizo de 379, 431 y 492.

Con esto creo que tiene bastante S. S. para comprender que barco que ha hecho una singladura de 492 millas, ó sea una marcha de $20 \frac{1}{2}$ por hora, habrá navegado siquiera algunas horas, marchando más de $20 \frac{1}{2}$ millas.

Esto y no otra cosa queria yo decir. ¡Ojalá se alcanzara este límite con nuestros barcos! Creo que su señoría me acompañará en este deseo.

Tambien dijo el Sr. Pando que no era posible que hubiera barcos que hicieran la carrera de las Antillas con una velocidad de 14 millas. ¿Pues y el *Antonio Lopez*, que citó el Sr. Nicolau, habria hecho una

travesía de Puerto-Rico á España con esa velocidad? Indicaba el Sr. Pando que no era posible que barcos de 5.000 toneladas entrasen en Puerto-Rico. Pues entonces, ¿por qué exige el contrato en su art. 25 desplazamientos de 5.000 toneladas? Si no pueden entrar esos barcos en nuestros puertos, reformad el artículo, señores de la Comision.

Decia el Sr. Pando tambien que no daba ninguna importancia á la falta de los itinerarios en el contrato, que no estaban en él, que se encontraban en el expediente, y que allí los dejábamos para que se cubriesen de polvo. Yo, lo que desearia es que S. S. y la Comision quitaran ese polvo del expediente, le dejaran limpio tambien de los itinerarios y los pusieran en el contrato, que es donde hacen falta. Los señores Diputados que no hayan tenido la olímpica paciencia que he tenido yo, no conocen esos itinerarios, y permitidme que me jacte de haberla tenido, pues no fué nunca la paciencia carácter distintivo de las inteligencias de alto vuelo. Los itinerarios hacen falta, tanto más, cuanto que SS. SS. no han fijado en la parte dispositiva de su dictámen las estipulaciones económicas. Lo único que hacen es preceptuar el gasto máximo anual.

El recorrido que se marca en el itinerario, y es la obligacion principal del contratista, no figura en el contrato ni en globo ni en detalles, y es preciso que de ambos modos figure, porque unas líneas son distintas de otras, se subvencionan con diferentes cantidades é importan totales diferentes; porque las distancias son distintas tambien, siendo preciso que en el contrato, en sus artículos y de una manera explícita, se determine lo que á cada línea corresponda. De otro modo, ¿cómo se va á fijar el tanto por ciento en el caso de que haya que exigir una multa? ¿Cómo se va á hacer esto si no se fija lo que á cada línea corresponde? ¿No quiere S. S. llevar al contrato los itinerarios? Pues S. S. y la Comision hacen una cosa completamente nueva, y no pueden decir que se han fijado en los contratos extranjeros, porque yo no conozco ningun contrato que no los inserte en el pliego de condiciones. Es más, nuestro contrato de Filipinas, á pesar de que establece subvencion por viaje redondo, tiene los itinerarios. Por cierto, y me fijo en esto, que si no estoy equivocado, entre la nota del señor Ministro de Marina y la distancia que resulta en ese contrato, hay diferencia de millaje, lo cual no es admisible, porque ni Manila se ha ido más allá del Archipiélago filipino, ni España ha dejado de ocupar el sitio acostumbrado en el continente europeo.

Decia el Sr. Pando, recogiendo el argumento relativo á las multas, aunque recogiéndole no en toda su extension, y no voy á insistir en este punto, que pertenece de derecho á mi buen amigo el Sr. Celleruelo; decia el Sr. Pando que el contrato resuelve la dificultad. Pues no la resuelve, Sr. Pando. Sus señorías han copiado casi, casi, el contrato de las Mensagerías marítimas; pero han tenido el mal gusto, y perdóneme que se lo diga, de copiar lo peor, y lo voy á demostrar. En el contrato de las Mensagerías marítimas, en el art. 40, y en el pliego ee condiciones, hay un párrafo que dice así: «Más allá de una milla se requerirá á la Compañía para que reemplace el barco ó barcos que en el año trascurrido no hubiesen realizado la velocidad média anual obligatoria.»

Sus señorías dicen sencillamente que se retirarán los barcos que hayan contribuido más á esta pérdida de velocidad. ¿Y cómo se ha de conocer esto? ¿Cómo se determina la culpabilidad de los barcos? Es preciso decirlo de una manera terminante: el barco que no realice la velocidad média, quede retirado; y esto está dentro de la sancion penal; pero en los contratos que yo cité como modelos, que son los de la Trasatlántica francesa para el Mediterráneo, para los servicios á Méjico y á las Antillas, y para los del Havre á Nueva-York, se plantea esta cuestion por cima de la sancion penal, porque, de lo contrario, lo que hacen SS. SS. es invitar al contratista á entrar en la sancion penal, y es preciso que no entre, porque la multa debe ser un castigo y no una eventualidad del contrato.

El contrato de la Trasatlántica francesa, sin fijarse para nada en la sancion penal, ni en la pérdida de velocidad durante un año, dice sencillamente en su artículo 45, que voy á citar de memoria:

«El barco que durante 10 ú 11 viajes consecutivos de ida y vuelta no realice la velocidad média prescrita en el contrato, será retirado.»

Y esto incurra ó no incurra el contratista en la sancion penal. Es decir, que de este modo no puede ocurrir que, esquivando la sancion penal, sea la velocidad média en un viaje menor que la média anual del contrato, no puede ocurrir que el promedio de 12 ½ millas resulte de viajes hechos á 10 y viajes hechos á 15 millas; no puede ocurrir que se abandonen las conveniencias del servicio.

De otro modo, se entra en la sancion penal, y aun así, SS. SS. han olvidado los casos de reincidencia, porque puede el contratista, como indicó el Sr. Celleruelo, estar procurando que se le impongan multas continuamente. En hora buena que se impongan multas si así le conviene; pero lo que no se puede poner nunca con este contrato, es limitacion á la conveniencia del servicio. Eso es en último término lo que SS. SS. han olvidado, y lo que yo les ruego humildemente que recuerden.

Otra cosa decia el Sr. Pando, sobre la cual voy á llamar la atencion de la Comision, para que cuando lo tenga por conveniente lo explique, no á mí, sino á la Cámara.

Decia S. S. que los servicios de Buenos-Aires, Marruecos y Fernando Póo se van á suprimir dentro de dos años. Ya sé yo que el contrato en un artículo adicional dice que se concede al Estado y al contratista el derecho de denuncia, y está perfectamente concedido; pero yo supongo que el Estado no tendrá intencion de usar de ese derecho, porque para eso no estableceria ahora el servicio. Y por lo que respecta á la denuncia por el contratista, solo he de decir á los señores de la Comision una cosa, y es que lean las frases admirables que á este particular se consagran en el preámbulo del proyecto del Sr. Ministro de Ultramar. Allí se demuestra la necesidad de establecer estos servicios; allí se habla de todo: del génio colonial de nuestra raza, de las deudas que tenemos contraidas en la historia, del porvenir y de la grandeza de España. ¡Hablar de todo esto para consignar en un artículo adicional que parece que el contrato rechaza, el derecho de denuncia en un mísero plazo de dos años!

Eso lo que acusa es un desaliento, una desconfianza que no sé si sentirán los señores de la Comision; pero que de seguro no siente el Sr. Ministro de Ultramar, porque como gobernante y como hombre del partido liberal, no carece de la viril energía que

hace falta para sustentar lo que se crea conveniente, ni de la firmeza de espíritu que se necesita para concluir la obra que se inicia, si esta obra, pese ó no pese á particulares intereses, es obra beneficiosa para el país. Pero decia hoy el señor general Pando en la tercera parte de la trilogía á que antes me he referido, que nuestra subvencion es menor que otras; que somos la cuarta Nacion en cuanto á subvenciones, refiriéndose á lo que yo habia dicho, y añadiendo que no es España la cuarta Nacion de Europa en importancia colonial. Pues precisamente por eso comparaba yo el lugar que en pago de subvenciones ocupamos con el que entre las Naciones europeas nos asigna nuestro presupuesto de ingresos; porque estos presupuestos son hoy el signo de las fuerzas de un país; el pulso que marca la plenitud de vida de las Naciones.

Respecto al papel que en la guerra están llamados á desempeñar los buques mercantes, decia el señor Pando que nos era más económico no tener trasportes; porque á Francia le costaban tanto ó cuánto; y añadía que España tendrá en los bupues de la Trasatlántica medios de trasporte; y señalaba lo que el trasporte de tropas para la guerra habia costado en una y otra época, en término medio.

¡Quiera Dios, señor general Pando, que no veamos en nuestra historia nuevos números para deducir términos medios de esa clase! Lo que puedo decir á S. S. es que Francia, aunque le hayan costado mucho, se encuentra hoy con barcos de trasporte, y nosotros gastaremos mucho y nos encontraremos sin dinero y sin barcos.

Concepto general que al Sr. Pando merece el contrato, y resultados que de él se pueden derivar.—Decía en primer término, que no es escritura pública, que no es contrato realizado. Yo lo celebro infinito; ya lo saben los Sres. Diputados: no hay obligacion en el Estado para la Compañía Trasatlántica por escritura pública; podeis, Sres. Diputados, modificarlo por vuestras enmiendas. Pero, si es así, señores de la Comision, ¿á qué esas negociaciones diplomáticas que entablaron SS. SS., para hacer pequeñas variaciones en el contrato mismo? Y como resultado general, decia el Sr. Pando: no es perjudicial el contrato; es todo lo contrario; en este contrato, decia el Sr. Pando, el Gobierno ha sido avaro. Pues absuélvale S. S., porque la avaricia es pecado capital. Y añadió S. S.: la Compañía con este contrato pierde. ¿Pierde y lo acepta, Sr. Pando? Pues cuenta le tendrá.

Dijo además que la Compañía seguiría perdiendo mientras no se hiciera la declaracion de cabotaje para el comercio entre las costas de la Península y los puertos de las Antillas. ¿Pues por qué decís entonces en el contrato que se prohibe á la Empresa el servicio de cabotaje? ¿Podeis comprender, Sres. Diputados, ni puede comprender nadie, dado el espíritu de las Empresas mercantiles, que una Empresa acepte resignada este contrato? ¿Se comprende suicidio semejante en una Empresa mercantil? Vosotros comprendereis el suicidio en el individuo por arrebato, por amor, por patriotismo, por misantropía. Así lo comprendo yo. Comprendo á *Theodoros* el Abisinio suicidándose por no ver hollada la independencia de su Patria; comprendo que el amor llevara al suicidio á *Werther*, el héroe melancólico de Goethe; lo que no comprendo es esta especie de suicidio de una Empresa, porque constituiría un caso completamente nuevo, que recomiendo á los poetas y literatos: constituiría un caso declarado de *romanticismo mercantil*.

Y no tengo más que decir.

El Sr. **PANDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **PANDO**: No empezaré mi rectificacion sin felicitar de nuevo á S. S., en lo cual tengo tanto mayor gusto, cuanto que es grande el aprecio que le profeso, porque nos ha dádo á conocer hoy una nueva condicion, cual es la de ser un gran polemista.

Respecto de la velocidad de algunos buques que han alcanzado en determinados momentos favorables la marcha de 21 millas, yo no se lo negaré á S. S., porque esto en nada contradice mi afirmacion de ayer, de que la marcha media de las *siete* grandes Compañías que navegan del Norte de Europa á los Estados-Unidos, es solo de 14 millas. El hecho que S. S. cita es un hecho excepcional, como lo es la prueba de marcha de un buque. Yo no he hablado ni tenía para qué hablar más que de la marcha média anual, y no de un buque solo, sino de los buques de las mejores Compañías dedicadas á esa navegacion. Ahora aparte de esto, le diré que me inclino á creer que esas millas no son las que se miden generalmente por la escala general. (*El Sr. Laviña*: ¿Pues cuáles han de ser?) Ya expliqué ayer á S. S. que hay dos clases de millas, la terrestre y la marítima. (*El Sr. Laviña*: No hay más que una.) Realmente no hay más que una milla, la milla matemática; pero en el comercio se admite otra, como pudiera demostrar, y como afirmo que se admite mientras no se me demuestre lo contrario. Sostengo, pues, que hay millas diferentes como sucede con los piés, medida distinta en Inglaterra y en España.

Respecto á si el consumo de carbon es proporcional á los cubos ó á los cuadrados de las velocidades, ó yo me expliqué mal, ó S. S. no me oyó, y siento que S. S. vuelva á caer en el error del Sr. Celleruelo, porque es muy extraño en S. S., que es un ingeniero competentísimo, seguir en sus errores al Sr. Celleruelo, que no es extraño los cometa en esta materia y á quien pueden dispensársele, como yo estoy seguro que S. S. me dispensaria cualquier absurdo que yo dijera hablando de leyes. El Sr. Celleruelo al comparar el gasto de carbon y la multa dijo que el consumo de carbon era proporcional al cubo de las velocidades, y yo siento que el Sr. Laviña despues de haberle hablado de ello particularmente y haberlo explicado ayer en mi discurso, se haga solidario del error del Sr. Celleruelo cuando, segun demostré ayer, podia haberse convencido de la exactitud de mi afirmacion por medio de una operacion aritmética sencillísima.

El consumo de carbon por una cantidad de tiempo fija es, Sres. Diputados, proporcional al cubo de las velocidades. (*El Sr. Celleruelo*: Pues eso es lo que hemos dicho.) Permítame S. S. que saque la consecuencia. Pero para una distancia dada, cuando un barco tiene que recorrer esa distancia, si es distinta la velocidad; el tiempo que tarda en recorrerla es inversamente proporcional á la velocidad. Por tanto, para ver la diferencia que hay de gastos de combustible en una misma distancia, pero á distintas velocidades, puede sacar el Sr. Laviña la consecuencia por medio de dos proporciones, las cuales S. S. sabe manejar perfectamente y mucho mejor que yo, y entonces verá que el consumo de carbon, si ha de recorrer

la misma distancia con distintas velocidades, es proporcional solamente al cuadrado de esas velocidades. (*El Sr. Celleruelo*: No puede ser.) Pues diga S. S. que sabe más que los ingenieros navales franceses. ¿Quiere S. S. que lea lo que dice Mr...? (*Risas y rumores.*)

No insisto en esto, esperando que S. S. me dirá si está ó no conforme con ello; pero en lo que sí tengo que insistir es en que, segun el cálculo que hacía el Sr. Celleruello, naturalmente habia de resultar una economía para la Compañía mayor que el importe de la multa; pero tomando para el cálculo el cuadrado de la velocidad, la multa resulta mayor que la economía que puede hacer la Compañía. Por lo demás, S. S. sabe, y creo que hasta S. S. lo leyó, que en el contrato, por un error de imprenta, se habia suprimido el art. 72 que dice textualmente lo siguiente: «Siempre que la diferencia exceda de una milla, se requerirá al concesionario para que reemplace aquel ó aquellos vapores que hubieren sido causa principal de esta diferencia.»

Pues esto, Sres. Diputados, es exactamente igual á lo que se dispone en el último contrato hecho en Francia.

Ha dicho el Sr. Laviña que la marcha alcanzada por el *Antonio Lopez* pone en evidencia la deficiencia de las marchas exigidas en el contrato, aun para las pruebas.

En el contrato se exigen tres buques que marchen á 17 millas, marcha muy superior á la referida; pero aparte de esto, diré al Sr. Laviña, en contestacion á su argumento, que no debe confundir la marcha excepcional que alcanza un buque en un solo viaje ó en algunas singladuras, con la marcha média anual de ese buque, ni es lo mismo para una Compañía sostener uno ó dos buques de un andar elevado á establecerse con una flota, en que todos los buques tengan ese andar.

Debe tener en cuenta el Sr. Laviña, segun creo haberle dicho ya anteriormente, que las marchas que se exigen en otros contratos, constituyen para los concesionarios de buena fe un mínimum que indefectiblemente traspasan, segun permite afirmarlo la experiencia de lo que ocurre y ha ocurrido en nuestro país y en el extranjero.

Yo no dije, ó á lo ménos no lo quise decir, que á los dos años se rescindiria el contrato relativo á los nuevos servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos; lo que dije fué que se puede rescindir, y por tanto, que habia posibilidad de rescindirlo por una ú otra parte, y que el concesionario de un servicio que lo va á explotar solamente por dos años, no entra en las condiciones que tiene el que lo va á explotar por espacio de veinte años.

Su señoría decia tambien que la importancia de una Nacion podía medirse perfectamente por su presupuesto; pero S. S. no tenía presente que dentro de ese mismo presupuesto es preciso dar á las cantidades de que se compone la aplicacion mas necesaria. No tiene nada que ver el que el presupuesto de España sea menor que el de otra Nacion, para que, si la importancia de un servicio lo exige, se aplique á él más capital que el que aplique otra Nacion que tenga mayor presupuesto. Este no es un argumento de fuerza, pero al exponerlo el Sr. Laviña parecia que la tenía porque S. S., que es un verdadero polemista, da forma á aquello que no la tiene.

Me falta ocuparme de la extrañeza que ha causado al Sr Laviña la opinion que ayer emití de que á mi juicio el servicio de las Antillas debia dar pérdida á la Compañía.

Díje que así lo creia (ahora agregaré que mi opinion se referia al momento actual), y por tanto no está reñido con la posibilidad de que esas pérdidas de hoy tengan su compensacion mañana. Yo no sé lo que puede suceder mañana, ni tengo condiciones para saberlo, como lo pueden saber los que están dedicados á esta clase de negocios, ni conozco el pensamiento que haya tenido el Gobierno para dar más desarrollo al comercio español.

La Compañía puede perder en los primeros años con la esperanza de ganar en los sucesivos. Pues qué, ¿nó hay muchos negocios financieros, y á veces son los mejores, en los que se empieza perdiendo? Muchas veces antes de ganar es preciso perder mucho. ¿Qué tiene, pues, de particular que una Compañía tome un negocio en el cual empieza perdiendo? Esto se comprende sin tener conocimientos mercantiles. El movimiento comercial que hay hoy y que sirve de base para los cálculos de esa Compañía, quizás sea menor que el que tiene que ser dentro de poco tiempo. Dadas las condiciones generales del comercio, no contando con una crísis que á todos arruine, naturalmente ha de ir aumentando el comercio.

No tengo más que decir: perdóneme la Cámara por haberla molestado.

El Sr. **LAVIÑA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Marina tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Señores Diputados, os aseguro con toda sinceridad que siento molestaros. No tengo para qué repetir mi falta de condiciones oratorias, que todos conoceis; y esta falta de condiciones ha de ser hoy más notable y sensible para mí, despues de los elocuentes discursos que sobre el proyecto que se discute ha oido la Cámara con tanta atencion; pero me obligan á terciar en el debate, en primer lugar, un deber nacido del cargo que ejerzo, y además otro de cortesía, que he de cumplir con los Sres. Diputados que se han servido aludirme.

Dos alusiones directas se me han dirigido; la una se sirvió hacerla el Sr. Diputado Celleruelo en la sesion del dia 17, y la otra se sirvió asimismo dirigírmela en su discurso de ayer el Sr. Diputado Laviña.

El Sr. Celleruelo, á la vez que manifestaba su extrañeza por mi ausencia del Congreso en aquel momento, dijo que el actual Ministro de Marina estaba en contradiccion con su antecesor en este asunto. Yo lamento la equivocacion que ha padecido el Sr. Celleruelo, y me atrevo á asegurar á S. S. que no hay entre mi digno antecesor y yo contradiccion de ningun género. Esta contradiccion, particularmente considerada, no mereceria la pena, en lo que á mí se refiere, de citarla en el Congreso; pero tratándose de asunto de tanto interés como el que se discute, y hallándome yo en este puesto, me importa mucho consignar que tal contradiccion no existe; y añadir que, aunque existiese, no revelaria nunca nada que pudiera contribuir á menguar la cordial y franca amistad que desde la niñez nos profesamos el general Beranger y yo.

Para demostrar lo que digo tengo que recordar

al Sr. Celleruelo que el dia 5 de Agosto del año último fué cuando mi antecesor y querido amigo el señor Beranger expuso al entonces Ministro de Ultramar su dictámen sobre el desplazamiento, velocidad y demás condiciones técnicas de los buques que habrian de constituir la nueva Compañía; esto es, los que se habian de exigir á la Compañía actual. Yo tuve la honra de ser llamado al Ministerio de Marina el dia 14 de Octubre, es decir, dos meses y nueve dias despues de aquella fecha; y cuando en los últimos dias de Octubre nos reunimos varios Ministros para acordar sobre la terminacion ó sobre la renovacion del contrato que hoy es objeto del debate, para nada se habló ya de las condiciones que se habian fijado antes de mi entrada en el Ministerio; y respecto á otras condiciones que hasta entonces no se habian tocado, tuve el gusto de estar completamente de acuerdo con lo que habia indicado el Sr. Beranger.

Y al decir esto, Sres. Diputados, yo suplico á todos, y suplico especialmente al Sr. Celleruelo, que no sospechen ni siquiera por asomo que yo trato de dar esta explicacion para eludir la responsabilidad en que segun el Sr. Celleruelo han incurrido por efecto de este contrato los Ministros de la Gobernacion, de Ultramar y de Marina. No, yo asumo completamente la responsabilidad que me quepa; asumo por completo la que corresponda á mis compañeros de Gabinete. Hasta ahora nada se ha dicho que demuestre que esa responsabilidad existe, á pesar de tantas opiniones como se han emitido, de tantos discursos como se han pronunciado, de tantos detalles como se han discutido, lo cual, lejos de censurar, aplaudo, porque algo he aprendido en esta discusion, en la que algunas de las ideas expuestas han llegado por vez primera á mis oidos.

Sin perjuicio de contestar luego á la alusion del Sr. Laviña á que antes me he referido, he de decir que hoy me ha dado S. S. una prueba más de las que yo tenía, para que cada vez esté más convencido de la prudencia, de la prevision que ha tenido el Gobierno al celebrar el contrato que se discute.

Ha dicho S. S., que ni los barcos de la Compañía Trasatlántica, ni ninguno de los que pudieran presentar las Empresas navieras de España reune en su concepto condiciones para desempeñar este servicio con el éxito que alcanzan otras Empresas parecidas. Pues si la Compañía Trasatlántica actual no tiene material suficiente, si no existe ninguna otra Empresa naviera española que lo tenga, ¿á qué habíamos de acudir? ¿Al concurso? ¡Dios nos libre, Sres. Diputados! el concurso, no pudiendo tomar parte en él Empresas navieras españolas, hubiera sido, á mi juicio, un fracaso mucho mas sensible para los navieros españoles que todo cuanto pueda considerarse preferencias para la actual Compañía Trasatlántica.

El Sr. Laviña recordó la otra tarde un hecho que siempre guardo en mi memoria, no solo porque entonces era yo la primera autoridad de marina del departamento de Cádiz, sino porque fué la vez primera que tuve ocasion de escuchar la fácil, correcta y sentida palabra que distingue á S. S.

Recordando el Sr. Laviña al entonces capitan general del departamento de Cádiz, hoy Ministro de Marina, dijo: «Recuerdo las palabras que el Sr. Rodriguez Arias pronunció en aquella ocasion. El señor Rodriguez Arias consideraba á la marina mercante como la hermana menor de la de guerra.» Es verdad Sr. Laviña, y sigo considerándola como hermana menor, y por tanto, hermana predilecta. «A pesar del deseo del Sr. Rodriguez Arias (decía el Sr. Laviña), yo temo que si se aprueba el proyecto que se discute, se erija un mayorazgo en esa familia que perjudique á la hermana menor.» Si se hubiera verificado el concurso, y en esto hablo por opinion propia, como comprenderán los Sres. Diputados, en vez de ese mayorazgo que pudiera perjudicar á la hermana menor, yo temeria un tutor extranjero que se hubiera enriquecido á la sombra de la familia.

Temo, Sres. Diputados, descender á detalles de arqueo, de andar, de millas, de condiciones de buques, porque se ha dicho tanto, que, á la verdad, temo molestaros; pero es indispensable que yo, oficial de marina, diga algo de ello. Admito que la Compañía Trasatlántica actual, que tiene para todo corazon español el recuerdo del hombre ilustre á quien la industrial, la comercial, la principal ciudad naviera de España, Barcelona, ha erigido un monumento, cuya memoria vive tanto en el corazon de los catalanes y de casi todos los habitantes del litoral de España, como en el pedestal donde está erigida, dominando el mar, admito que la Compañía Trasatlántica no tenga esos buques; ¿pero no ofrece, bajo garantías que deben exigirse y que deben ser cumplidas, la renovacion de este material? ¿Es posible que no nos fiemos de lo que el Gobierno exige, de lo que se ofrece y de las penas que impone, si no se cumple? Este material se renovará, porque es fácil esa renovacion gradual.

El presentar hoy una escuadra potente de buques del comercio, bajo la bandera española, sería muy difícil, casi irrealizable; por eso opino que debe ser gradual esa renovacion.

¡El andar! Ciertamente hemos llegado á una época, señores, que el andar de los buques es una especie de vértigo, porque si hace veinte años ó ménos se nos hubiese dicho que desde Liverpool á Nueva-York se iba en siete dias, ó que desde Montevideo á Gibraltar se hacía el viaje en diez y seis singladuras, hubiésemos contestado: «Esas son utopias, esas no son más que ilusiones;» y efectivamente, aquello ha sucedido. Pero entre esos buques de la Compañía Cunard que tienen velocidad tan prodigiosa, que atraviesan el Atlántico con esa celeridad y presteza, ¿cuántos buques son los que reunen esas condiciones? Pues me parace que no son más que seis. (*El Sr. Gamazo*: Cuatro.) Pues yo creia que eran seis. De la famosa Compañía Mejicana, el *Oaxaca*, el *Tamaulipas*, el *Méjico*, que venian á nuestros puertos y nos quedábamos asombrados de la rapidez con que cruzaban el Océano, de su belleza, de su magnitud, en fin, de todo lo que constituia la singularidad de aquellos barcos, ¿qué han durado? Poco, muy poco, su memoria. Pues esa es una consideracion que debe tenerse en cuenta para exigir á la Compañía Trasatlántica velocidades extremas; y la subvencion naturalmente tendria que subir á una cantidad mucho mayor y, por tanto, habria muchas más dificultades.

Veo que en este proyecto se aumentan las líneas de navegacion; que sus derivaciones llevan nuestro comercio á paises donde hace mucho tiempo no se veian productos españoles; yo veo que se crea una línea de gran importancia, cual es la de Buenos-Aires, que como dijo perfectamente el señor general Pando, es el lazo de union (porque no hay nada que enlace más á los hombres que el comun interés y las rela-

ciones comerciales), es lo que puede enlazar con nosotros aquella parte que fué de España, y que hoy pide relaciones, cariño, trato fraternal con España. Veo que se enlaza tambi n á Fernando Poó; veo que Marruecos no queda separado de nuestro trato; por consiguiente, si hay alguna diferencia en el precio, si se considera excesivo, es menester, señores, tambien comprender que no era fácil encontrar una Compañía que bajo bandera española hiciera estos servicios. Es preciso tambien tener en cuenta que nuestra marina mercante tiene algunas más trabas que la extranjera, por efecto de una porcion de circunstancias que me habeis de permitir que no exponga, pero que están en la conciencia de todos.

¡El andar de los buques! Yo veo que para las velocidades que se piden para las Antillas, se toma como tipo una línea respetable de mucha importancia, cual es la francesa, y que para Filipinas sirve una de las que se invocan siempre para todo lo relativo á Empresas marítimas, que es la línea inglesa á China y á Australia; por consiguiente, no veo esa disparidad tan censurada.

En cuestiones económicas, confieso que tengo poca autoridad; pero de la comparacion, del estudio que he hecho de lo que se pretende pagar por subvencion á la Compañía Trasatlántica, comparado con lo que pagan otras Naciones, encuentro que la diferencia no resulta en perjuicio nuestro, y que si alguna demasía resulta, está salvado por las condiciones de nuestro comercio y de nuestra industria naviera, que se encuentra en la época de su desarrollo. Yo, que aun cuando quisiera dar muchas razones, temo molestar al Congreso y abusar de su paciencia, porque en mis palabras no hay ninguna imágen que pueda destruir la monotonía de mi discurso, quisiera concluir pronto; pero antes he de referirme á ciertos rasgos que con mano maestra, pero indudablemente exagerada, permítame el Sr. Celleruelo que lo diga, hizo aquí su señoría de las condiciones de los buques que actualmente figuran en la Compañía Trasatlántica.

Me parece, no quisiera equivocarme, que S. S. leyó unos artículos descriptivos que eran autorizados por un oficial de Marina. (*El Sr. Celleruelo*: Por el señor Coucas y Palau.) Pues siento disentir de la opinion del Sr. Coucas; y permítame el Sr. Celleruelo que le diga que estuvo exagerado, ó que no recordó al describir esas escenas, las mismas que pudiera haber descrito en los barcos mejor dotados de todas las marinas del universo. Al oir al Sr. Celleruelo aquella pintura, en verdad tan sentida, de aquel grupo de hombres que buscaban descanso en un pavimento húmedo lleno de cieno, buscando abrigo en el guardacalor de las chimeneas, etc., etc.; no me acuerdo de lo demás en este momento; pero resultaba una pintura que contristaba el ánimo. Puedo asegurar á S. S. que yo que he navegado, no solo en los buques de guerra y en los mercantes españoles, sino tambien en barcos extranjeros de los de más nombradía é importancia, en los de la Mala Real Inglesa, y he hecho no pequeñas travesías, sino bastante largas, porque últimamente vine desde Manila, ó mejor dicho, desde Hong-Kong hasta Marsella, á bordo de las Mensagerías antes Imperiales, hoy Marítimas francesas, puedo decir que en verdad habia allí magnífico alojamiento, mesa espléndida, servicio inmejorable, hielo, tan estimable en aquella latitud horrible; las damas se vestian para la mesa como si fuesen invitadas á una fiesta de embajada; los hombres íbamos de frac; en fin, todo el confort posible; las mamparas de las cámaras cubiertas de paisajes bellísimos, de espejos, terciopelos, tapices, oro; pero si S. S. hubiese descendido al servicio de trasportes, hubiese visto reproducidas esas escenas que pintaba el Sr. Coucas refiriéndose á los buques de la Compañía Trasatlántica; esa armazon de lonas que se movia al menor movimiento de algun infeliz de los allí albergados; esa agrupacion de los pobres soldados ó marineros que buscaban abrigo al calor de la chimenea, ó aire en la proa, porque se ahogaban en aquellos sombríos alojamientos. Eso sucede en todos los buques del mundo, y yo tengo la seguridad de que aun en esos magníficos buques de la Compañía Cunard, á pesar de su travesía tan corta y tan rápida, y á pesar de haberse llevado en ellos todo el lujo, todo el refinamiento, todo el confort posible para el pasajero que paga á un extremo inconcebible, en esos mismos buques el pasajero por quien paga el Estado va en unas condiciones tales, que si no tiene calor, porque en aquella latitud no le hay, siempre irá á buscar la proximidad de la chimenea para abrigarse, siempre irá á buscar el calor de la máquina ó el de otro cuerpo humano para abrigarse en la travesía.

El Sr. Celleruelo hablaba tambien de las cantinas, y como eso lo ha explicado y ha tomado parte en ello con tanta brillantez el Sr. Nicolau, omito decir gran cosa á la Cámara. La cantina, señores, es casi una expansion del pasajero, y sobre todo del pasajero español, porque, desgraciadamente en España, cuando se habla de marina..., iba á decir una cosa, pero la retiro porque me congratulo y me felicito de que al tratarse de esta cuestion, se ha hablado de marina hasta un punto que me satisface; iba á decir que las cuestiones de marina vienen á Madrid como el pescado, ó helado ó podrido. Pero, en fin, la cantina, señores, es una expansion del pasajero. Acostumbrados á espacio, al aire libre, á pasear, se ve reducido á vivir en un sitio estrecho, húmedo y sombrío, y sujeto á un sistema de disciplina que rechaza generalmente, porque lo rechaza la humanidad. Puedo decir de mí, que á pesar de que los manjares en la mesa de primera cámara eran exquisitos, yo, en la cámara del vapor *Anadil*, de las Mensagerías marítimas, me parecia mejor lo que compraba en la cantina, por mi gusto, que lo que me ponia en la mesa la opulenta Empresa.

Como yo tengo, por fortuna, la suerte de conocerlo; como tengo la conviccion de que la Cámara está cansada, y como considero que el Gobierno ha obrado prudente y convenientemente para los intereses del Estado al trazar este proyecto, excuso decir que le he prestado y le prestaré mi aprobacion. Siento haber molestado á la Cámara con mis desaliñadas frases, y espero lo que se sirvan decir los Sres. Celleruelo y Laviña, por si tengo que hacerles alguna rectificacion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Laviña.

El Sr. **LAVIÑA**: Muy breves palabras, encaminadas en primer lugar á agradecer al Sr. Ministro de Marina las que ha tenido la bondad de dedicarme. En lo elocuentes y afectuosas que han sido para mí, hubiera conocido al leer ese discurso, si no lo hubiera oido, que era S. S. quien las habia pronunciado.

El hecho que recordé y en el que fundé mi alusion á S. S., será por mí siempre, como por S. S., re-

cordado con gusto; porque he visto que al hablar de él, ha hecho de mí apreciaciones tan benévolas, que aun cuando no sean justas, las he de agradecer sinceramente.

Manifesté en la rectificacion que hice al Sr. Pando, que ni la Compañía Trasatlántica ni otra alguna tenian hoy dia barcos capaces de sostener un servicio á la altura á que todos creemos que deben mantenerse en España los servicios marítimos postales.

Razon es esta, segun el Sr. Ministro de Marina, para pronunciar la inutilidad de un concurso, así como para argumentar sobre los peligros que el concurso pudiera entrañar. Bajo este punto de vista, respetando, como no puedo ménos, la opinion, siempre respetable, del Sr. Ministro, entiendo yo que no habria peligro en ese concurso, siempre que fuera anunciado, como no podria ménos de ser, con el plazo suficiente para que los que se presentaran ofrecieran garantías, entre las cuales estuviera la de contratos eventuales de construccion de barcos en determinados astilleros de nombradía y crédito. Por lo demás, el temor de que viniera una Empresa extranjera, aparte de que como español jamás lo hubiera deseado, no creo que podria nadie abrigarlo siendo el señor Rodriguez Arias Ministro de Marina.

Por último, respecto á las velocidades, yo he tenido la desgracia de no hacer sino crítica negativa, porque creía que esta era mi mision: la crítica positiva, si mis observaciones merecieran ser atendidas por la Comision, y por el Gobierno, la harán el Gobierno y la Comision, determinando cuáles sean y deban ser esas velocidades. Yo no tengo autoridad para ello, pues no conozco en detalle, cual debiera conocerlos, porque ni en el contrato ni en el proyecto de ley se encuentran, los datos relativos á gastos materiales de viajes ó travesías y todos los demás factores numéricos que serían necesarios para determinar las velocidades. Lo que sostengo es que para nuestra línea de las Antillas, 12 $^{1}/_{2}$ millas es muy poco: ¿no puede ser más? Lo deploro, pero sería conveniente que se me convenciera de que no puede ser más, porque yo por mí, no por obstinacion, sino por buen deseo, no he podido llegar á convencerme.

Estas son las únicas observaciones que tenía que hacer para contestar al Sr. Ministro de Marina, y me siento, agradeciendo á S. S. la bondad con que me ha tratado, y á vosotros, Sres. Diputados, la paciencia ilimitada con que me habeis oido.

El Sr. **NICOLAU**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **NICOLAU**: Me veo en la precision de contestar á algunas alusiones que me ha hecho el señor Laviña en la sesion de antes de ayer, y voy á hacerlo en brevísimas palabras para molestar lo ménos posible la atencion del Congreso.

Decia el Sr. Laviña que en una Memoria que tuve la honra de exponer al Congreso geográfico de 1883, consignaba lo siguiente:

«La marina que liquida y muere es la marina de altura, que no disfruta de la ley del cabotaje ni de los auxilios pecuniarios del Estado. Vea, pues, S. S. cómo coexisten: coexisten viviendo la una y muriendo la otra; coexisten como la ancianidad y la juventud; la una sube y la otra baja; lo triste es que la Compañía Trasatlántica viva á expensas de la marina mercante española.»

El Sr. Laviña, al recordar estas palabras mias, que constan efectivamente en la Memoria citada, olvidó en el calor de la improvisacion de completarlas tal cual yo tuve el honor de presentarlas al citado Congreso geográfico y constan en las actas publicadas, de cuyo libro voy á leerlas. Decia:

«Aquella marina que liquida y muere es la de altura, que no disfruta de subvenciones del Estado ni de las leyes del cabotaje: lo que sí aún vive y en parte se ha trasformado, lo debe únicamente al derecho diferencial de bandera con nuestras Antillas.»

Al decir aquella marina que liquida y muere, me referia á aquellas numerosas flotas que un dia visitaban los puertos de Venezuela, Centro-América y los del Pacífico; que habian creado grandes y poderosas casas de comercio y navieras en nuestros puertos de Santander, Málaga y Barcelona; aquella marina, despues de la abolicion del derecho diferencial de bandera, ha desaparecido; aquellas casas de comercio no existen; en aquellos puertos nuestra bandera es hoy desconocida; aquella marina que liquida y muere es la de aquellos buques que hacían el tráfico con Suecia y Noruega, gracias al derecho diferencial de bandera, y que hoy ha desaparecido tambien, para que las 50.000 toneladas de bacalao que vienen á España todos los años de aquellas Naciones sean únicamente trasportadas en bandera extranjera.

Aquella marina que liquidaba y moria y ha muerto en su mayor parte, es aquella valiosa marina que restableció, cuando estaban rotas, nuestras relaciones comerciales con las Repúblicas del Sud de América; que salia de los puertos de la Península para el Rio de la Plata; que hacía desde allí el tráfico del tasajo, retornaba desde la isla de Cuba por los puertos de los Estados-Unidos, desde los cuales volvia á los nuestros, que tambien hoy ha liquidado, ha muerto por la desaparicion de los derechos diferenciales que la protegian.

La marina, que aún vive y se ha trasformado, debiéndolo únicamente al derecho diferencial de bandera con nuestras Antillas, coexiste y ha coexistido con las Compañías subvencionadas en la proporcion siguiente: en el año 1871, las Compañías subvencionadas no tenían más que 15.000 toneladas, y aumentando sus flotas, se elevaron en 1886 á 79.000 toneladas. Aquella marina, dedicada al tráfico con nuestras Antillas, que, además de sus buques de vela, no tenía más que 10.000 toneladas de buques de vapor en 1871, se ha trasformado, elevándose á 34 vapores y 80.000 toneladas. Vea el Sr. Laviña cómo al afirmar yo en el Congreso geográfico que habia una marina que vivia y se trasformaba, decia la verdad, gracias á la proteccion del derecho diferencial de bandera en las Antillas.

Queda, pues, nuevamente probado y afirmado que la marina que ha podido vivir del derecho diferencial de bandera en Cuba y Puerto-Rico, no ha sido perjudicada por la Trasatlántica, y ha coexistido con esta sin esas circunstancias en que la colocaba S. S., y afortunadamente muy distintas.

Continuaba diciendo S. S.:

«Este es un peligro que no se puede conjurar; concediendo á la Compañía Trasatlántica las ventajas que se concedan á la marina mercante, quedará siempre el desequilibrio.»

«Por el momento, tenedlo muy en cuenta, si las cosas no varían, más del 50 por 100 de lo que el Estado otorgue como primas y franquicias, lo absorberá

la Trasatlántica, no por egoismo, sino por un espíritu natural, y en cumplimiento de la ley, procurando obtener las mayores ventajas posibles respondiendo á la aspiracion de conseguir los mayores beneficios; aspiracion que es una de las más legítimas de toda Empresa.»

Para aquella marina casi muerta y para la que ha vivido del derecho diferencial en las Antillas, próximo á desaparecer, pedia yo las primas y el cabotaje.

Aquí tengo la ley francesa de 29 de Enero de 1881 sobre primas á la marina mercante, que dice en su art. 9.°:

«Se exceptúan de la prima los buques dedicados á la grande y pequeña pesca, los de las líneas subvencionados y los de navegacion de recreo.»

La Nacion italiana promulgó su ley de primas en 1886, que tengo tambien á la vista, determinando en ella todas las navegaciones que debian disfrutarlo.

La Asociacion de navieros de Barcelona, que me cabe la honra de presidir, ha expuesto al Gobierno la aspiracion de que se establezca en España el mismo sistema de primas para la navegacion de altura, que rigen en Francia é Italia, y en las instancias que ha dirigido al Gobierno esa Asociacion, pedia que se exceptura de dicho beneficio la navegacion considerada de cabotaje y las navegaciones subvencionadas. Por consiguiente, desde el momento que se estableciese que estas navegaciones quedaban exceptuadas del beneficio de las primas, lo quedaria tambien la Compañía Trasatlántica.

Esta Compañía únicamente lo disfrutaria, lo propio que los demás buques españoles, cuando dedicase alguno de su flota á las navegaciones no exceptuadas, y en esto tendria un perfecto derecho, porque en aquellas circunstancias no desempeñaria servicios especiales remunerados por el Estado, sino que se encontraria colocado en la situacion de los demás buques de la marina mercante española de altura. Y contestada esta segunda parte de la alusion, me siento para no contribuir á prolongar más este debate.

El Sr. **LAVIÑA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LAVIÑA**: Muy pocas palabras, Sres. Diputados, porque el curso y los incidentes del debate me han obligado á molestaros más de lo que yo me habia propuesto. Corregiré el descuido que advirtió en mis palabras el Sr. Nicolau.

Yo citaba la Memoria de S. S. en el Congreso geográfico, como una opinion alta, altísimamente respetable, y citaba sus palabras en lo que convenia al tema que estaba desarrollando. Por no prolongar mi discurso, que ya iba siendo demasiado largo, no leí lo que S. S. ha tenido á bien decir hoy, por más que tenía entonces á la mano, como tengo en este momento, el tomo de actas de aquel Congreso, que se distinguió por lo autorizadas que fueron sus deliberaciones, y porque esa autoridad la aumentó, si posible era aumentarla, la circunstancia de haber sido presidido aquel Congreso por el jefe ilustre del partido en que milita S. S.

Que la marina de altura no subvencionada y que no disfruta del beneficio del cabotaje, puede coexistir con la subvencionada por el Estado; esto dijo S. S. en el brillante discurso que pronunció en este debate. Y dijo tambien que coexistian con la Compañía Trasatlántica otras Empresas que hacen la carrera de las Antillas. Esto dijo S. S. al principio de su discurso; pero no podemos ni debemos olvidar que al final añadió que para esa coexistencia era necesario é indispensable que se otorgaran á esas Empresas no subvencionadas ciertas y determinadas ventajas. Y yo decia en mi discurso en contra del dictámen, y repito hoy, y perdóneme S. S. que insista en mi argumento, que si á la Compañía Trasatlántica se le conceden todas las ventajas que á la marina mercante se le puedan en lo sucesivo conceder, subsistirá del mismo modo el desequilibrio.

Citaba S. S. la ley francesa. ¡Ojalá, Sr. Nicolau, que dijera el contrato español lo que la ley francesa dice! Porque el contrato español dice en su art. 6.° que la Compañía concesionaria disfrutará los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen á la marina mercante española. Si este punto puede ser objeto de una enmienda, gustoso la firmaré con S. S. Mi firma nada vale, poca autoridad tiene, pero yo se la ofrezco á S. S. como medio de manifestar mi conformidad con S. S. De todos modos, contra los deseos de S. S. y los mios propios, está el espíritu estrecho del contrato, que con la terminante prescripcion de su art. 6.° abre entre nuestros deseos, y los resultados que el ejercicio del contrato producirá un abismo que solo podrá llenarse con los restos y la ruina de «aquella marina que liquida y muere por no disfrutar de los beneficios del cabotaje, ni de los auxilios pecuniarios del Estado.»

El Sr. **CELLERUELO**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Voy á rectificar muy brevemente algo de lo dicho por el Sr. Pando, que, sin duda por falta de expresion mia, no ha comprendido algunos de mis argumentos, y algo tambien de lo que ha tenido á bien decirme hoy el Sr. Ministro de Marina refiriéndose á lo manifestado por mí en el discurso sobre la totalidad.

El Sr. Ministro de Marina ha empezado afirmando que estaba completamente conforme con el pensamiento de su digno antecesor el señor general Beranger, y yo voy á hacer á S. S. una pregunta, sin envolverla en ningun aparato oratorio, para que pueda ser contestada con precision: ¿está S. S. conforme con que los barcos anden $17^1/_2$ millas, y con que el servicio salga á concurso, que es lo que decia en su informe el señor general Beranger? Aquí tengo el informe del Sr. Beranger, que entre otras condiciones, exige las dos que acabo de indicar. Yo deseo que el Sr. Ministro de Marina me explique cómo estando conforme con el pensamiento del Sr. Beranger, ha podido aprobar este proyecto, que no solo no está de acuerdo con el pensamiento de aquel dignísimo vicealmirante, sino que establece todo lo contrario.

Ya sé yo que S. S. puede explicarnos esta contradiccion, hasta cierto punto aparente; ya sé yo que puede decirnos que en esa reunion de Ministros nombrados para examinar el proyecto y ver si estaba de conformidad con el acuerdo del Consejo de Ministros que autorizaba la contratacion, S. S. ha quedado en minoría; pero es preciso que S. S. lo diga, y lo diga por modo muy claro, para que tenga alguna autoridad, porque afirmado por mí solamente, no habria de faltar quien dijese que era la noticia creacion de mi fantasía. Tampoco estará de más que S. S. explique, cómo habiendo quedado en minoría ante los señores Ministros de Hacienda, de la Gobernacion y de Ultra-

mar, que no entienden, creo yo, gran cosa de marina, se someta todavía á su opinion ante el Parlamento, que puede apreciar si la opinion de dichos señores es más atendible que la opinion del ilustrado vicealmirante Sr. Rodriguez Arias, Ministro de Marina.

Sea de ello lo que quiera, es lo cierto, y esto resulta por sus declaraciones, que estando S. S. conforme con la opinion del Sr. Beranger, ha creido conveniente, por razones que aunque desconozco respeto, someterse á la de esos Sres. Ministros.

Decia tambien S. S. que yo habia asegurado que no existia hoy en España ninguna Compañía que pudiera prestar este servicio, y añadia: ¿Qué se hace en este caso? (*El Sr. Ministro de Marina*: No atribuí este concepto á S. S. sino al Sr. Laviña.) Aun cuando se haya dirigido S. S. al Sr. Laviña, ya que lo he enunciado, voy á hacerme cargo de la pregunta formulada por S. S., y le diré que en este caso se procede como ha procedido el Gobierno francés, de quien se toman ejemplos para los contratos que ha hecho por administracion, y no se toman para los que se hacen por concurso.

El Gobierno francés, con tres años de anticipacion á la fecha en que ha de empezar el servicio, presentó una ley á las Córtes para la aprobacion de un pliego de condiciones, entre cuyos artículos hay uno mediante el cual, ocho dias despues de verificado el concurso, los que á él hayan asistido y estén presentes tendrán derecho á hacer nuevas rebajas, siempre que no lleguen al 5 por 100. Me parece que tres años de anticipacion es tiempo suficiente para que todas las Sociedades existentes, y las que quieran formarse, se preparen para acudir á un concurso. Así se procede cuando no se hacen leyes para determinadas Compañías.

Lo que no puede sostenerse es lo que se viene haciendo en España, donde se sacan á concurso ó á subasta servicios de esta importancia con ocho ó diez meses de anticipacion, dando por resultado este procedimiento, que á no presentarse un coloso de capital y de la banca, como el Marqués de Campo, que en pocos dias puede reunir una flota buena, mala ó mediana, hay que adjudicar el servicio á Compañías ya constituidas, que son las únicas que por el momento y con plazo tan corto, están en situacion de presentarse.

Pero hay todavía otro medio, que consiste en dividir en varios lotes esos servicios, y por cierto que hasta ahora ni los indivíduos de la Comision, ni el Sr. Ministro de Marina, nos han explicado la conveniencia de que todas esas líneas de navegacion, las antiguas y las nuevas, vayan á una sola mano.

¿Por qué el servicio de la isla de Cuba no se ha de sacar á concurso independientemente del de Filipinas? ¿No lo ha estado ya? ¿Por qué el de Buenos-Aires no se puede sacar á concurso con independencia de los otros servicios? Esto es lo que debia haber explicado el Sr. Ministro de Marina, puesto que los señores de la Comision, hasta ahora, no han tenido á bien hacerlo.

Tambien el Sr. Ministro de Marina podia habernos explicado por qué razon en la línea de Cuba vamos á pagar 10'18 pesetas del recorrido, y en la de Filipinas, para la cual se exigen las mismas condiciones, vamos á pagar 7 pesetas y pico; por qué en la línea de Buenos-Aires, que se establece, siquiera condicionalmente, con una marcha poco más ó ménos igual, se pagan tan solo 5 pesetas.

Estas y otras contradicciones que la opinion pública no se explica, necesitan la elocuente palabra de uno ó de todos los indivíduos de la Comision. Y no me refiero al decir esto á la opinion pública, que pudiera llamarse vulgar, sino á la misma opinion del Congreso, de los que al fin, por el hecho de ser Diputados, merecemos de las pobres gentes el concepto de más ilustrados.

Decia el Sr. Ministro de Marina que si hace algun tiempo se hubiera dicho que del Havre á New-York se iba en seis ó siete dias, y que de Buenos-Aires á Génova ó Gibraltar ha venido un barco italiano en diez y seis dias, se creeria que era una exageracion. Y yo digo á S. S. que si dentro de veinte años resultase que esos mismos viajes se hacian en la mitad de ese tiempo, en cuatro dias y en diez dias, y el país se encontrase con ese contrato que tan caro ha de costarle, y que autoriza marchas de 10, 11 y 12 millas, ó lo que es lo mismo, mayor tiempo del que hoy se emplea en ese recorrido, ¿qué diria de nosotros?

Sin querer entrar S. S. en las condiciones económicas del contrato, nos ha dicho que podia asegurar pagamos ménos que cualquier otra Nacion. Esto de pagar más ó pagar ménos, Sr. Ministro de Marina, es relativo. La primera condicion que hay que tener en cuenta, es poder pagar. Que los Estados-Unidos, que han liquidado su presupuesto con 90 millones de duros de sobrante, pagasen por ese servicio 40 millones de duros, no podria servir de término de comparacion para una Nacion como la nuestra que liquida su presupuesto con un déficit de 100 millones de pesetas, mucho más, cuando este gasto está reconocido como innecesario. No es esta la primera vez que se ha sacado á concurso este servicio; y en el expediente constan los antecedentes, de donde se deduce que no solo no se debe pagar tanto, sino que lícitamente no nos es permitido pagarlo. He dicho ya varias veces, y no me cansaré de repetirlo, que en el último concurso que hubo para el servicio de Cuba y lo mismo para el de Filipinas, se demostró de un modo evidente que en las condiciones en que se presta está excesivamente remunerado; tambien he dicho, y en el expediente instruido para un segundo viaje á Filipinas consta, que sobra la subvencion directa.

Al último concurso que se ha verificado, asistieron cinco Casas, todas de muchísima importancia y gran responsabilidad; y habiéndose adjudicado con una rebaja del 50 por 100 de la subvencion señalada por el Gobierno, uno de los que asistieron al concurso, que era el Sr. Larrinaga, ofreció hacer ese servicio de balde. Pero no ha terminado ahí el asunto; el asunto continuó despues, y en el expediente está; habiéndose iniciado el expediente para el segundo viaje, y habiendo ya terminado sus trámites, el mismo señor Larrinaga, que es una personalidad naviera de gran importancia, acude (y en el expediente consta su solicitud, que debe conocer muy bien un digno indivíduo de la Comision, porque creo que por él fué presentada, y si no por él, por una persona de su familia), acude y dice:

«Se va á establecer un segundo viaje mensual á Filipinas, y yo estoy dispuesto á hacer ese servicio saliendo de Barcelona el dia del mes que me señale el Gobierno, y sin otra subvencion que la concesion del pasaje, que no esté comprometido en el contrato con el Sr. Marqués de Campo, y del trasporte á España del tabaco de Filipinas, que no esté obligado el

Gobierno á trasportar por los barcos de ese contratista.»

La Empresa Olano y Larrinaga, se obligaba, pues, á prestar este servicio del segundo viaje, sin otro gravámen para el Estado, que estas dos subvenciones indirectas.

Cuando esto sucede, ¿cómo no hemos de exigir, cómo no hemos de clamar porque se nos expliquen las razones que existen para otorgar á esa Compañía una subvencion de 1.390.000 pesetas por viaje, ó sea 18 millones de pesetas por los 13 viajes que hace al año? Esto es lo que necesita explicacion, y el Sr. Ministro de Marina debía haberla dado, toda vez que á pesar de haber dicho que no queria meterse en las condiciones económicas, nos ha asegurado despues que era barato el servicio.

Respecto á lo que ha expuesto S. S. sobre los pasajes y sobre la cantina, he de ser muy breve. Al hablar yo en el discurso que pronuncié el otro dia de la personalidad del primer Marqués de Comillas, lo hice con todo el comedimiento de que es digna una Cámara como ésta, y con todo el respeto que merece un muerto. Dije lo estrictamente necesario para que el Congreso formara juicio de los grandes servicios que la Compañía, dirigida por él, habia prestado al país; no dije más. Así, que me extraña mucho la defensa inmotivada que de dicho señor ha venido á hacer desde ese banco el Sr. Ministro de Marina, cuando no habia habido de mi parte ataque ninguno.

Yo hablé del pasaje, y cité lo que un digno indivíduo del Cuerpo general de la armada ha publicado con su firma en la *Revista de la Marina*, y esto no se puede contradecir, y si se contradijese yo presentaria la protesta que aquí tengo firmada por los pasajeros del vapor *Reina Mercedes* que hizo su viaje en el mes de Enero último. (*El Sr. Ministro del Ultramar*: ¿Dónde consta eso?) Señor Ministro de Ultramar, ¿que en dónde consta esto? Pues consta en las Comandancias de marina, y si S. S. no tiene ningun antecedente, es porque no quiere buscarlos, y no buscándolos, claro es que no puede tenerlos. ¿Tiene S. S. más que preguntar á la Comandancia de marina de la Coruña? Pues si cumplen allí con su deber, como estoy seguro que cumplirán, sabrán el número de pasajeros que han salido en el *Reina Mercedes*; ¿no tiene S. S. en el Ministerio un reglamento de Sanidad naval? ¿no constan siquiera en el departamento de su digno cargo la capacidad de los buques de esa Compañía para el trasporte de pasajeros de tercera clase? ¿Y si S. S. tiene esos antecedentes, y ve que en ese vapor no existen alojamientos higiénicos más que para 94 pasajeros de tercera y que se han embarcado 562, quedará S. S. convencido? Es claro, cuando á un departamento del Estado se le piden antecedentes como yo los he pedido á S. S. sobre un asunto, es muy fácil salir del apuro diciendo que no los hay; pero si yo fuera Ministro de Ultramar, y aquí se hubieran denunciado abusos tan graves, aunque fuera por una persona de tan poca importancia como yo, hubiera tomado mis medidas, y estaria ya el asunto en poder de los tribunales. (*El Sr. Ministro de Ultramar*: Pues ya está en poder de los tribunales de justicia.) Pues no tengo más que decir, porque ellos resolverán lo que proceda.

Todo cuanto he dicho respecto del pasaje es exacto, no se podrá contradecir, y si yo no he dado más pruebas de mis afirmaciones, es porque el Gobierno tiene en su mano la comprobacion, pues en las Comandancias de marina, en las hojas de desembarco y en el Ministerio de la Guerra consta todo eso, y en la Cámara hay quien puede dar más detalles como testigo presencial, y yo espero que los dará. Precisamente uno de los cargos que yo hacía á ese proyecto de contrato, es que teniendo esa Compañía como principal mision la de trasportar nuestras tropas, y percibiendo especialmente por este contrato tan enorme subvencion, no se atiende en nada ni á las condiciones de higiene, ni á las comodidades de nuestros sufridos soldados; y á este propósito, el Sr. Ministro de Marina decia: «Yo he viajado en los mejores vapores de las Compañías extranjeras, y esto sucede en todas partes.» No es exacto, Sr. Ministro de Marina, y siento decírselo á S. S.: en los vapores de las Compañías extranjeras no sucede eso. Lo que S. S. ha querido decir, indudablemente es que en esos vapores, lo mismo que en todos los del mundo, los viajeros de tercera clase no van con la comodidad que los viajeros de primera. Esto es claro; lo mismo que no vive con la misma comodidad el que está en una posada y paga 8 rs. con principio, que el que vive en un hotel, y paga 4 ó 5 duros diarios; pero dentro de los límites de la cuota que cada uno paga, hay que exigir condiciones de higiene y hasta cierto punto de comodidad, y esas condiciones son las que no hay en nuestros pasajes, porque los reglamentos de sanidad naval son letra muerta.

En esos buques extranjeros donde S. S. ha viajado, pudo muy bien observar que si se embarca un solo hombre más de los que autoriza el reglamento, no se consiente la salida.

Y respecto de las cantinas, ¿qué quiere S. S. que le diga? Su señoría cree que son lugares de esparcimiento donde el ánimo entristecido de los viajeros va á recrearse. Como S. S. se recreaba en la cantina de popa, pues seguramente, en esos magníficos vapores, no viajaria S. S. en la proa, no conoce sin duda esas cantinas.

No son de las cantinas de popa de las que yo hablaba; esas cantinas, despues de todo, no causan perjuicio al viajero; yo me referia á las cantinas que van á la proa, de aquellas que van cerca del sollado, de aquellas donde quedan los premios de los reenganchados, los ajustes de los cumplidos; donde quedan todos los socorros que mandan las familias y hasta el producto de la ropa, como ha sucedido en esa última expedicion del *Reina Mercedes*, donde los soldados vendieron en Puerto-Rico las ropas y las mantas para poder comer. De esas cantinas hablaba yo. ¿Cree S. S. que esas cantinas son lugares de esparcimiento y recreo? (*El Sr. Ministro de Marina*: Ya contestaré á su señoría.)

Y ahora voy á dar al Sr. Pando una explicacion respecto de las velocidades, porque aunque S. S. ha dicho con claridad que no quiere discutir conmigo, á mí me conviene hacer constar que yo no discuto con S. S. estas cuestiones de mecánica con las pretensiones de competir en esa ciencia con ingeniero tan distinguido como S. S. Yo lo que he hecho ha sido exponer una opinion que he consultado con personas muy competentes... (*El Sr. Pando*: Que no discutia con S. S. porque no me creia competente para combatirle en el terreno de derecho comun.) No es que me haya ofendido por eso. (*El Sr. Pando*: No fué ese mi ánimo.) Yo creo á S. S.; pero yo quiero demostrar

á S. S. que no ha sido una petulancia mia exponer aquí la opinion que expuse respecto á velocidades, porque empecé diciendo que lo habia consultado con personas competentísimas, y S. S. mismo ha convenido hoy en lo que yo afirmé respecto de este punto; solamente que S. S. es un orador muy nervioso, y olvida algunas veces lo que ha dicho el adversario y hasta lo que S. S. mismo ha dicho.

El Sr. **PRESIDENTE**: Eso ya excede los límites de la rectificacion.

El Sr. **CELLERUELO**: Voy á rectificar.

Dice S. S. que el consumo del combustible tomado en absoluto está en relacion con el cubo de la velocidad. (*El Sr. Pando*: En la misma cantidad de tiempo.)

Yo suplico á S. S. que si digo alguna cosa que S. S. no haya afirmado, me lo indique con un signo de cabeza para no insistir en el argumento.

Pues yo afirmé que el aumento de consumo del combustible estaba en proporcion con el cubo de la velocidad. Y dice S. S.: es que puede estar el consumo del combustible en proporcion con el cubo de la velocidad, por ejemplo, andando al dia 10 millas; pero si en una parte del dia aumentamos de 10 á 12, entonces está en relacion con el cuadrado de la velocidad. ¿No es esto lo que decia S. S.? (*El Sr. Pando*: No.) Entonces no nos hemos entendido. Su señoría rectificará despues, si no encuentra ajustado á la verdad lo que expongo.

Yo digo: anda un buque de la Trasatlántica ó de otra Compañía 10 millas por hora, y consume, por ejemplo, 40 toneladas de carbon. No sé si consume esto: pongo esa cifra para hacer el cálculo. ¿Cuánto consumirá andando 11 millas por hora? (*El Sr. Pando*: El cubo en una hora.) Pues esto es lo que yo decia, y es fácil sacar la cuenta.

Con 10, elevado al cubo, resulta que consume 40; con 11, elevado al cubo, ¿cuánto consumirá? (*El señor Pando interrumpe al orador.*)

Esto es lo único que he afirmado, habiendo consultado antes con mecánicos de primer órden, y sin duda no me he explicado bien, y por eso no me ha entendido S. S. (*El Sr. Pando*: Su señoría saca mayor cantidad.)

La cuenta está tan clara...

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden, Sres. Diputados; no quieran SS. SS. resolver de esta manera problemas científicos.

El Sr. **CELLERUELO**: Pues voy á rectificar otro cargo que S. S. me atribuia basándolo en lo que hablaba del *Destructor*. Decia S. S.: si anda 22 millas por hora, no tiene combustible más que para 700 millas, y andando á razon de 11 millas tiene combustible para cinco mil y pico; pues aquí está la proporcion: vaya subiendo S. S. desde 11 millas hasta 19, y verá como está en proporcion con el cubo de la velocidad, separándose de esta proporcion desde el momento en que pase S. S. de las 19 y use el tiro forzado, porque con el tiro forzado no hay, como S. S. aseguraba, una diferencia de media milla, sino que á veces es de 2 y 3 millas y en el consumo de combustible un aumento enorme; por lo que solo en determinados momentos puede usarse, y solo en casos de guerra sería conveniente.

No tengo más que decir.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Para decir solamente cuatro, rectificando varios conceptos que ha emitido el Sr. Celleruelo.

Ha insistido S. S. en lo que ha llamado contradiccion, y yo insisto en que no la hubo. Si S. S. me enseña un documento en que yo haya firmado lo contrario de lo que propuso mi antecesor, entonces existirá la contradiccion.

Afirma S. S. que me he sometido al dictámen de mis compañeros de Gobierno y esa frase puede tomarse en un sentido que me ofende. (*El Sr. Celleruelo*: No.) No puedo yo suponer que sea esa la intencion del Sr. Celleruelo. (*El Sr. Celleruelo*: Ni yo lo he dicho en ese sentido.)

Si yo presentara una proposicion y mis compañeros disintiesen de ella y me hiciesen comprender las dificultades que existian para llevar á cabo mi pensamiento, yo en vez de considerarme *sometido* me honraria con el dictado de *convencido*.

El Sr. Celleruelo ha hecho varios argumentos respecto al andar de los barcos, á los precios, etc., etc.; y como esos argumentos han sido, á mi juicio, ventajosamente rebatidos por un digno indivíduo de la Comision, dispénseme S. S. que yo no insista en ellos.

En cuanto á la diferencia que yo habia encontrado en los buques en que habia navegado, claro está que no me referia á la diferencia que siempre tiene que haber entre el alojamiento de los pasajeros de primera y de tercera clase, porque eso es natural; no me referia á los pasajeros de tercera, sino á los trasportes, que es tambien á lo que S. S. se ha referido.

Insisto en que no hay contradiccion entre mi digno antecesor y yo, y si el Sr. Celleruelo no se convence con mi palabra, creo que en el curso del debate tendrá ocasion S. S. de convencerse de que no hubo tal contradiccion, ni tal sometimiento.

En cuanto al viaje del *Reina Mercedes*, no conozco la protesta á que S. S. se refiere; no niego que la haya cuando S. S. lo afirma, pero me extraña mucho porque, sean marineros ó soldados los que trasportó el buque, debian llevar como llevan siempre una persona erigida en jefe, encargada de todo lo que al pasaje se refiere, y de exigir á la Compañía que cumpla las condiciones del contrato. (*El Sr. Celleruelo*: Eran pasajeros y soldados.)

Pues si eran pasajeros, tengo que decirle á S. S. una cosa. Raro será el buque dedicado á largas navegaciones en que no haya protestas y hasta desafíos; pero en cuanto llega á verse la línea azulada que interrumpe el horizonte y que anuncia la tierra, todos esos disgustos se acaban, todo desaparece, todo se olvida.

No recuerdo otros argumentos de S. S. que exijan rectificacion por mi parte; si alguno he olvidado, suplico á S. S. que se sirva recordármelo y lo contestaré con mucho gusto.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Me he visto obligado á interrumpir á S. S. y le ruego que me dispense la interrupcion, porque era la tercera vez que durante el curso de este debate insistia S. S. en que existia una protesta. Yo he tenido que preguntar á S. S. dónde existia esa protesta, y esto me obliga á decir dos palabras nada más, puesto que no

voy á entrar en el fondo de la cuestion, reservándome hacerlo en el momento que estime oportuno.

Debo decir á S. S., que esa protesta á que parece que S. S. se refiere, está en las columnas de un periódico. (*El Sr. Celleruelo*: De varios.) Varios, si S. S. quiere. De todos modos, sea uno ó sean varios los periódicos que han publicado la noticia, lo cierto es que la Empresa ha llevado esa denuncia á los tribunales, por considerar que es calumniosa.

Si hubiera protesta, estaria en el Ministerio de Ultramar ó en las Comandancias de marina. En el Ministerio de Ultramar no existe semejante protesta; la protesta existe en las columnas de uno ó de varios periódicos, como dice el Sr. Celleruelo, y repito que han sido denunciados esos periódicos, y que el asunto está sometido al conocimiento de los tribunales.

El Sr. **PANDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PANDO**: Nada más que dos palabras para rectificar al Sr. Celleruelo.

Resulta que tenia yo razon al decir que S. S. tomaba el cubo de la velocidad como base de su cálculo; y partiendo de él, deducia que la multa era menor que la economía que obtuviera la Empresa al incurrir en la penalidad; pero como yo he demostrado que el aumento de gasto en todo el tiempo del viaje no es proporcional al cubo, sino al cuadrado, de ahí que la multa excediera, como en realidad excede, á esa diferencia en el gasto; y S. S. saca lo contrario, sin duda para mí, por el error del cubo empleado. Y la prueba es sencillísima: respecto al *Destructor*, el cuadrado de 7 es 49; pero el cubo de 7 es 343; de 49 á 343, díganme los Sres. Diputados si no hay enorme diferencia.

A la mitad de velocidad, el *Destructor* puede recorrer 5.110 millas, *segun la prueba oficial*. Yo, por mis cálculos, saco 4.900; el Sr. Celleruelo, por los suyos, 34.300. Ya podeis juzgar de qué parte está la razon.

Y no tengo más que decir.

El Sr. **CELLERUELO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Nada tengo que decir al Sr. Ministro de Marina. Su señoría dice está conforme con la opinion del Sr. Beranger; el Sr. Beranger pedia 17$^1/_2$ millas; S. S. acepta un contrato en que se piden 14 millas en prueba; no sé cómo está S. S. conforme con el Sr. Beranger, y con los señores de la Comision.

Al decir que S. S. se habia sometido, no empleé esa palabra con ánimo de ofender á S. S., y sobre esto nada más digo, puesto que el Sr. Ministro ha manifestado que en el curso del debate demostrará que no se ha sometido. Lejos de querer ofender al Sr. Rodriguez Arias, creia que la opinion más autorizada era la del Ministro del ramo, y por eso extrañaba que hubiera prevalecido una opinion que, segun parece, no era la de S. S.

El Sr. Ministro de Ultramar me ha interrumpido diciendo que el asunto estaba en los tribunales. Yo dije que lo ignoraba, pero que siendo así, nada tenia que decir hasta que fallara la justicia, y ahora resulta que el asunto ha ido á los tribunales á instancia de parte y con objeto de probar que ha habido una calumnia en la protesta. No estoy conforme con la actitud de S. S., y con la calma que manifiesta. Aquí se han denunciado hechos terribles; aquí se ha denunciado un verdadero crímen, y S. S. tenía el deber, sin contar para nada con esa querella particular, de someter el asunto á los tribunales; porque en otro caso, podria terminar la querella por desistimiento del querellante ó por avenencia de las partes, y podria resultar que no supiésemos nunca lo que ha ocurrido, y si se han cometido ó no esos verdaderos delitos. El asunto, repito, debiera haber sido sometido por S. S. á los tribunales, y S. S. debia haber abierto hace dias la informacion necesaria, lo cual era muy fácil, porque en su mano está averiguar la cabida del barco *Reina Mercedes* para el pasaje de tercera.

Desde el momento en que esa cabida es solo para 94 pasajeros y han ido 582, se ha cometido un delito; desde que han ido sobre cubierta 500 soldados, cuando eso no está permitido sino en la carrera de Filipinas y en ciertas latitudes, hay presuncion natural de que se ha cometido otro delito, y en manos de S. S. está averiguarlo y someter á los tribunales el asunto sin perjuicio de la querella de calumnia que, segun dice S. S., ha entablado la Compañía Trasatlántica pero que, desde luego, me atrevo yo á profetizar que no pasará de anuncio, ó cuando más, de presentacion y desistimiento.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Señor Celleruelo, he dicho á S. S. que la protesta no ha llegado al Ministerio de Ultramar. (*El Sr. Celleruelo*: No hace falta.) ¿Qué protesta es esa que no viene al Ministerio de Ultramar? ¿Qué ha sucedido á bordo del vapor *Reina Mercedes* segun dice S. S.? Que han ido unos cuantos que se suponen pasajeros, que lo serán indudablemente, que han ido á un periódico, y el periódico ha sido denunciado; diríjanse al Ministro de Ultramar, y entonces yo tomaré disposiciones sobre el asunto.

Respecto á la denuncia que ha hecho S. S. en la Cámara, que me pareció realmente muy grave, yo ya he tomado las debidas disposiciones sobre esto, y he hecho que empezara á instruirse el debido expediente; pero yo no conozco más que la opinion de S. S., que se refiere á la opinion de un periódico que ha sido denunciado, y por de pronto puedo decirle á S. S. que todos los centros á que me he dirigido para saber si esto era exacto, han contestado que no tenian noticia de ello.

El Sr. **CELLERUELO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CELLERUELO**: El Sr. Ministro de Ultramar se extraña de que no se haya llevado la protesta al Ministerio de su cargo. Su señoría sin duda, á pesar de haber sido Ministro de Fomento, ignora que no hay ejemplo de que haya llegado á este Ministerio directamente ninguna denuncia de los pasajeros de ferro-carriles, y eso que estos tienen para hacer la denuncia más medios que los pasajeros de un barco, que solo pueden hacerla constar en el cuaderno que llevan los capitanes; cuaderno que no solo se les negó, sino que amenazaron á los protestantes con tirarlos al agua si no desistian. Lea S. S. la protesta de los periódicos, y verá que todo eso y mucho más se dice. De modo, que S. S. tenía estos datos, que á juicio mio, y creo que de todo buen español, eran suficientes para proceder de oficio en el asunto, y prescindiendo de la querella que, como he dicho antes, puede reti-

rarla la Compañía cuando quiera, burlando de este modo la justicia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Rózpide tiene la palabra.

El Sr. **RÓZPIDE**: He pedido la palabra para presentar una exposicion de los oficiales, maestros de obras y ayudantes del ramo de explotacion de las minas de azogue de Almaden, pidiendo á las Córtes se sirvan acordar se modifique la planta de este personal en la forma que marcan en dicha exposicion.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision de presupuestos.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de una comunicacion del Sr. Enriquez Villarino, participando que el mal estado de su salud no le permitia desempeñar el cargo de Diputado á Córtes por el distrito de Gincio de Limia, provincia de Orense, por cuyo motivo renunciaba al expresado cargo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): ¿Acuerda el Congreso que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Gincio de Limia, provineia de Orense, vacante por renuncia del señor Enriquez Villarino?

El Congreso así lo acuerda.

Se mandó pasar á la Comision de presupuestos una exposicion de varios torreros de faros pidiendo se tomen en consideracion las razones que exponen, y en su virtud se concedan á sus familias los derechos de Monte-pío asignados á las del personal auxiliar facultativo de obras públicas.

Se acordó quedase sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados, los expedientes á que se refiere la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: De Real órden tengo el honor de remitir á V. EE. los expedientes relativos á suspensiones de Ayuntamientos en la provincia de Canarias, con el índice que los acompaña, que han sido reclamados por V. EE. en comunicacion de 15 del pasado mes, á peticion del Sr. Diputado D. Miguel Villalba Hervás, haciendo presente á V. EE. que durante el tiempo que llevo desempeñando este Ministerio no se ha verificado suspension alguna de Ayuntamiento en dicha provincia, perteneciendo los que se remiten á la época en que fué Ministro de la Gobernacion el Sr. D. Venancio Gonzalez.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 1.° de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se reciben con aprecio las esquelas de invitacion que la Real Academia de Ciencias morales y políticas remitia para la junta pública que ha de celebrarse el dia 3 del corriente á las dos y media de la tarde, con objeto de dar posesion de plaza de número al señor Pidal y Mon (D. Alejandro).

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones que á continuacion se expresan habian nombrado presidente y secretarios á los siguientes señores:

La que ha de dar dictámen acerca del proyecto de ley sobre el timbre del Estado, al Sr. Valle y al señor Antequera.

La que entiende en la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Villoldo á Terradillas, y otra de Cisneros á la de Villafolfo á Lagartos, al Sr. Muro y al Sr. Betegón.

La que ha de emitir su opinion sobre las proposiciones de ley declarando la cuantía de los juicios declarativos, y reformando el art. 710 de la ley de enjuiciamiento civil, al Sr. Ruiz Capdepon y al señor Alba.

La que entiende en la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco, al Sr. Muro y al señor Betegón.

La que ha de dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino á Silleda, al Sr. Fernandez Villaverde y al Sr. Vincenti.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los siguientes dictámenes de Comision:

Facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo contratado para obras municipales. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

El nuevamente redactado relativo al proyecto de ley sobre creacion de Administraciones subalternas de Hacienda. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana:

Los dictámenes que acaban de leerse, y los demás asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y cinco minutos.

TRES APÉNDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Lista de los Sres. Diputados designados por la suerte para componer las Secciones en el presente mes de Abril.

SECCION PRIMERA.

Señores:

Agüera (Conde de).
Aguilar (Marqués de).
Aguilera y Velasco.
Aicart.
Almodóvar del Rio (Duque de).
Azcárraga.
Badarán.
Boixader.
Cabezas.
Calbeton.
Casado y Mata.
Córdoba (D. Anselmo).
Cos-Gayon.
Delgado y Alférez.
Delgado (D. Justo Tomás).
Eguilior y Llaguno.
Garrido Estrada.
Gil Berges.
Gonzalez Dueñas.
Gonzalez Lozano (D. Alfonso).
Laviña (D. Federico).
Leon y Cataumbert.
Lopez Dominguez.
Marin y Carbonell.
Martinez Aquerreta.
Martinez Villasante.
Matos y Moreno.
Monares.
Monedero.
Montejo.
Montilla.
Muñoz Chaves.
Navarro Reverter.
Niebla (Conde de).
Orense.
Oriol.
Parias.
Pedreño.
Quiroga Vazquez.
Reza Marquina.
Riquelme.
Rodriguez Yagüe.
Roger.
Sagasta (D. Práxedes Mateo).
Salcedo.
Salvador Rodrigañez.
Sanchez Guerra.
Santa Cruz y Gomez.
Santana (D. Enrique).
Silvela (D. Francisco).
Soto.
Toda.
Torres Jordí (D. Antonio).
Urzaiz.
Usera.
Valdeterrazo (Marqués de).
Vazquez Queipo.
Vilaseca.
Vior.

SECCION SEGUNDA.

Señores:

Alba García.
Alonso Martinez (D. Manuel).
Armiñan.
Borrego.

Bosch y Serrahima.
Bugallal (D. Gabino).
Calzado.
Campo-Grande (Vizconde de).
Canalejas.
Cánovas del Castillo.
Castelar.
Castellano (D. Tomás).
Castilla Escobedo.
Castroserna (Marqués de).
Crespo Quintana.
Diaz Moreu.
Donato Villarnovo.
Fabra y Floreta.
Fernandez Capetillo.
Fernandez de Castro.
García Benito.
García Gomez de la Serna.
García Iñiguez.
Gasca.
Godó.
Gosalvez.
Gullon (D. Eduardo).
Heredia-Spínola (Conde de).
Ibargoitia.
Maissonnave.
Martinez del Campo.
Martin Toro.
Merelles.
Montoro.
Morales y Rodriguez.
Nieto y Perez.
Ortiz (D. Alberto).
Pallejá.
Pando.
Pardo Balmonte.
Peña-Ramiro (Conde de).
Perez Galdós.
Polanco.
Portuondo.
Prast.
Prieto y Cáules.
Reina y Montilla.
Rodriguez Correa.
Romero Gilsanz.
Romero Robledo.
San Bernardo (Conde de).
Suarez Sanchez (D. Diego).
Surga.
Teverga (Marqués de).
Torre Minguez.
Valle y Cárdenas.
Vega de Armijo (Marqués de la).
Vergez (D. José).
Zozaya.

SECCION TERCERA.

Señores:

Agelet.
Aguirre.
Alonso Martinez (D. Vicente).
Anglada.
Arias de Miranda.
Arrando Ballester.
Avila Ruano.
Bas y Moró.
Baselga.
Batanero.
Becerra Bermudez.
Benayas.
Bernabé y Soler.
Camacho del Rivero.
Casildo Arribas.
Cepeda Montero.
Cobian.
Dominguez (D. Lorenzo).
Enriquez Villarino.
Fernandez Blanco.
Fernandez Daza.
Ferratges.
Ferreras.
Folla.
Gallardo Tovar.
Gallego Diaz.
García de la Riega.
Gavin Estaun.
Gomez Marin.
Gonzalez de la Fuente.
Gonzalez y Fernandez (D. Venancio).
Groizard.
Guerrero y Segura.
Herrando.
Infantas (Conde de las).
Iranzo.
La Serna (D. Agustin).
Maciá Bonaplata.
Manteca.
Marin Luis.
Muro Lopez.
Nuñez de Velasco.
Ochando (D. Andrés).
O'Lawlor.
Oñate.
Ortiz (D. Eduardo).
Osorio Lamadrid.
Pedregal.
Perez García (D. Sebastian).
Ruiz Martinez (D. Francisco).
Ruiz Martinez (D. Rafael).
Sagasta (D. José).
Sanchez Arjona (D. Gonzalo).
Sangarren (Baron de).
Santamaría.
Silvela (D. Francisco Agustin).
Soler y Plá.
Vilana (Conde de).
Xiquena (Conde de).

SECCION CUARTA.

Señores:

Alonso Castrillo.
Alvarez Capra.
Angulo.
Aravaca.
Ballester Boada.
Burel.
Búrgos Meneses.
Calvo y Muñoz.
Calzada (D. Tomás).
Camps y Armet.

Cañamaque.
Collaso y Gil.
Dávila Bertololi.
Fernandez de Soria.
Fiol.
Frau y Mesa.
Garijo y Aljama.
Gonzalez Conde.
Gonzalez Fiori.
Gorostidi.
Granda.
Lacadena.
Lamas Varela.
Lastres.
Leon y Castillo.
Lopez Chavarri.
Lopo.
Maluquer.
Mansi (D. Rufino).
Marcet.
Maura.
Mellado.
Molleda.
Mompeon.
Nieto Alvarez.
Ochando (D. Federico).
Pacheco.
Peñalba.
Perez Lopez (D. Nicasio).
Puga.
Quiroga Lopez Ballesteros.
Ramirez Lobato.
Ramoneda.
Rey y Medrano.
Ribot.
Rodriguez Batista.
Rodriguez y Rodriguez (D. Manuel).
Rózpide.
Sanchez Arjona (D. Luis).
Sanchez Bedoya.
Sanchez Mira.
San Juan y Labrador.
Serrano Alcázar.
Toreno (Conde de).
Villalba Hervás.
Villanueva.
Vincenti.
Vizcarrondo.

SECCION QUINTA.

Señores:

Alcalá del Olmo.
Alvarez Bugallal (D. Benigno).
Ansaldo.
Aparicio (D. Luis).
Arredondo (D. Mariano).
Astray.
Ballesteros y Contin.
Becerro de Bengoa.
Bendaña (Marqués de).
Bergamin.
Bosch y Carbonell.
Botija.
Calvo de Leon.
Canido.
Cárdenas.
Castell y Clemente.
Dominguez Alfonso.
Drake de la Cerda.
Enriquez Gonzalez.
Fernandez Alsina.
Fernandez Peral.
Figueroa.
Flores Dávila (Marqués de).
Gamazo (D. Trifino).
García del Castillo.
Garijo Lara.
Garnica Diaz.
Gullon (D. Pío).
Hermida y Verea.
Ibarra.
Isasa.
Labra.
Landecho.
Lopez Dóriga.
Lopez y Rodriguez (D. Juan José).
Llera.
Martinez Asenjo.
Merchan.
Montero Rios.
Palmerola (Marqués de).
Parra.
Perojo.
Pí y Margall.
Pidal y Mon (D. Alejandro).
Pons.
Ramos Calderon.
Rius (Conde de).
Rodriguez y Rodriguez (D. Felipe).
Ruiz de Galarreta.
Ruiz García de Hita.
Sagasta (D. Primitivo Mateo).
Sanchez Campomanes.
Sancho y Cañas.
Silva y Valle.
Talero.
Testor.
Torrepando (Conde de).
Vazquez y Lopez Amor.

SECCION SEXTA.

Señores:

Agrela.
Albacete.
Alvarado.
Andrés Moreno.
Antequera y Ayala.
Anton Ramirez.
Aparicio (D. Vicente).
Arredondo (D. Federico).
Arroyo.
Betegon.
Bushell.
Castro y Lopez.
Celleruelo.
Codes García.
Cruz.
Cuartero.
Dabán.
Díez Macuso.

García Alix.
García Lomas.
Gomez Cabezon.
Grande de Vargas.
Gutierrez Mas.
Gutierrez de la Vega.
Jaquete.
Jimeno.
Laá y Rute.
La Guardia.
Lopez Puigcerver.
Los Arcos.
Machimbarrena.
Mansi (D. Angel).
Martin y Bernal.
Martinez Brau.
Mochales (Marqués de).
Montalvo.
Moret.
Mosquera.
Muruve.
Navarro y Rodrigo.
Onofre.
Orozco y de la Puente.
Peralta.
Pidal (Marqués de).
Pimentel.
Quintana y Combis.
Recio Sanchez de Ipola.
Rio-Florido (Marqués de).
Rocafort.
Rodriguez San Pedro.
Rosell.
Sanz Riobó.
Socías.
Soler y Bou.
Suarez Inclán.
Tamames (Duque de).
Villanova de la Cuadra.
Zabálburu.

SECCION SÉTIMA

Señores:

Alvarez Mariño.
Alvear.
Allende Salazar.
Aranda Jimenez.
Azcárate.
Balaguer.
Barroso.
Cañellas.
Cassola.
Castel Moncayo (Marqués de).
Catalina.
Coll y Moncasi.
Cort y Gosalvez.
Chapa.
Chavarri (D. Víctor).
Escavias de Carvajal.
Espinosa.
Fabra (D. Camilo).
Fabra (D. Gil María).
Fernandez Villaverde.
Gamazo (D. German).
García San Miguel (D. Crescente).
Gomar (Conde de).
Gonzalez Longoria.
Guitian.
Gutierrez Agüera.
Hernandez Prieta y Peña.
Jaramillo.
Larios (D. Martin).
Lopez (D. Cayo).
Lopez Pelegrin.
Martinez (D. Cándido).
Martinez Luna.
Martos.
Mendoza Cortina (Conde de).
Mina (Marqués de la).
Moncasi Cudós.
Muñoz Vargas.
Navarro Ochoteco.
Nicolau.
Ordoñez.
Perez y Perez (D. Vicente).
Pineda Santa Cruz.
Prieto y de la Torre.
Puerta.
Revilla Gigedo (Conde de).
Riestra y Lopez.
Rodrigañez (D. Tirso).
Rodriguez y Rodriguez (D. José).
Ruiz Capdepon.
Ruiz Villegas.
Sallent (Conde de).
Sanchez Pastor (D. Emilio).
Sanz y Peray.
Torre Ortiz.
Ussia.
Vadillo (Marqués de).
Zugasti.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas contratado en 1868 para obras municipales.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para emitir dictámen en el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas, contratado en 1868 por la Corporacion municipal con el fin de resolver la crísis jornalera que en proporciones alarmantes surgió en la capital de la Nacion, amenazando sériamente el órden público, tiene el deber de manifestar que lo ha examinado con la mayor escrupulosidad, y aun cuando algunas aclaraciones se añaden para la más estricta observancia de lo que el proyecto de ley propone, en lo sustancial del mismo se halla conforme con el señor Ministro, reconociendo que un deber de justicia exigia ya una definitiva resolucion que pusiera término á la demanda de constantes reclamaciones al Estado por parte de todos los Ayuntamientos que desde entonces á la fecha se han sucedido.

Es evidente que la Corporacion municipal de Madrid, no solo prestó al Gobierno de aquella época el importante servicio de conjurar á tiempo un peligro inminente de perturbacion y anarquía, aquietando los clamores de las muchedumbres que carecian de trabajo, sino que asumió una responsabilidad extraña á sus propias obligaciones aceptando como suyo lo que era un deber ineludible del Estado, con las tristes consecuencias, bajo el punto de vista económico, de gravar su presupuesto con un préstamo acaso ruinoso para la Hacienda municipal, dada la premura con que se hiciera y las condiciones onerosas que las circunstancias obligaron á aceptar.

Al disminuir, en parte nada más, ya que en toda su extension no es posible por ahora, los perjuicios ocasionados con el anticipo que la Corporacion hiciera por cuenta del Estado, tiende el proyecto del señor Ministro de Hacienda, y sin otra modificacion que la de ser reintegrado el referido préstamo de 2.500.000 pesetas antes de finalizar el ejercicio próximo, con cuya adicion se asegura el cumplimiento legal del reembolso, mientras que se facilita al Estado con este tiempo el medio de que desahogadamente pueda satisfacerlo, la Comision tiene el honor de presentar á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se autoriza al Gobierno de S. M. para entregar al Ayuntamiento de Madrid, antes de finalizar el ejercicio próximo, y en concepto de minoracion de ingresos, el producto obtenido y que se obtenga por la venta de los bienes pertenecientes al Estado que la Corporacion municipal, debidamente autorizada, destinó al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas, contratado en 1868 para dar ocupacion al considerable número de obreros que carecian de trabajo, en cuanto sea necesario para completar la expresada suma.

Palacio del Congreso 1.° de Abril de 1887.=El Marqués de la Vega de Armijo, presidente.=Lorenzo Alvarez y Capra.=Rafael Prieto y Caules.=Federico Arredondo.=Pedro Martinez Luna.=Felix Martinez Villasante, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen, nuevamente redactado por la Comision, referente al proyecto de ley sobre creacion de Administraciones subalternas de Hacienda.

AL CONGRESO.

Dada á conocer por la experiencia la necesidad cada dia más creciente de perfeccionar en los límites posibles la organizacion administrativo-económica, y de ampliar su esfera de accion por medio de agentes independientes de otros centros, y bajo la inmediata y directa subordinacion de los encargados de realizar las funciones económicas de la Nacion, si se queria que los servicios que les están encomendados se ejecutasen tan cumplidamente como exige su notoria importancia, era preciso intentar una reforma, que, sin el peligro de producir hondas perturbaciones en el conocido aunque defectuoso organismo económico-administrativo actual, y en las funciones que hoy desempeña, ofreciese más garantías de responder á los fines que les son propios y servir de base más sólida para ulteriores mejoras en los distintos ramos de la Hacienda, que sin este medio no se podrian fácilmente intentar con esperanzas de buen éxito.

Inspirado en estos propósitos el proyecto presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, la Comision no ha tenido inconveniente en aceptar los preceptos en que se habia desarrollado el pensamiento fundamental del mismo, cuyos motivos aparecen expuestos con perfecta claridad en el preámbulo que le precede, si bien ha estimado conveniente ampliarle con algunas disposiciones que, informadas en el mismo pensamiento y propósito del proyecto, han de contribuir á juicio de la Comision al mejor planteamiento de las Administraciones subalternas y á que estas dependencias puedan ofrecer con más seguridad la obtencion de los resultados que de ellas son de esperar.

En su virtud, la Comision tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se crean Administraciones subalternas de Hacienda en todas las poblaciones en que existan Juzgados de primera instancia ó Registros de la propiedad, y en aquellas que careciendo de ellos contengan en su distrito municipal 20.000 ó más habitantes.

Estas Administraciones se dividirán en tres clases, y serán desempeñadas por un administrador, un interventor y el número de inspectores, oficiales, auxiliares y ordenanzas que anualmente se fijen al formar el presupuesto.

En las Administraciones de Ceuta, Cartagena, Ferrol, Las Palmas de Gran Canaria, Ibiza y Mahon, y en las demás en que el Gobierno, teniendo en cuenta la importancia de los ingresos y los pagos, lo estime conveniente, habrá además un cajero que desempeñará los servicios de tesorería.

Art. 2.° Las Administraciones de primera clase reemplazarán á la especial de Jerez, á las Depositarías de Cartagena y Ferrol y á la Administracion-depositaría de Las Palmas. Las de segunda clase se establecerán en Mahon, Ibiza, y Ceuta y en las demás poblaciones que sin ser capitales de provincia reunan en su término municipal 20.000 habitantes. Las de tercera corresponderán á los demás pueblos en que exista Registro de la propiedad ó Juzgado de primera instancia.

Art. 3.° El personal de las Administraciones de partido formará con el de las Delegaciones de provin-

cia y con el de las Direcciones generales de contribuciones, de rentas y de impuestos del Ministerio de Hacienda, y de propiedades y derechos del Estado, un Cuerpo especial, que se denominará de la Administracion económica.

Art. 4.° Para ser nombrado administrador de partido será indispensable tener la condicion de letrado, prefiriéndose entre los que la tengan á los que hayan desempeñado por más de ocho años secretaría de Ayuntamiento en poblacion mayor de 20.000 almas, ó por más de seis, destinos de la Administracion económica en oficinas de provincia, con categoría superior á la de oficial cuarto de Administracion; y entre los que carezcan de estas condiciones, los que tengan mayor número de años de ejercicio de la profesion. Los administradores de partido no podrán ejercer la abogacía.

Art. 5.° Los demás destinos del Cuerpo de Administracion local que no exijan condiciones periciales, desde la categoría de oficial quinto de Administracion en adelante, se proveerán en el órden de preferencia siguiente:

1.° Entre los funcionarios activos del mismo Cuerpo y de igual categoría que lo soliciten por traslacion.

2.° Entre los cesantes de la misma categoría que hayan servido más de dos años en ella y disfruten haber pasivo.

3.° Entre los funcionarios activos del mismo Cuerpo que presten sus servicios en la categoría inmediata inferior á la de la vacante, figurando en ella con dos años de anterioridad.

4.° Entre los cesantes de igual ó mayor categoría que no disfruten haber pasivo.

Para los efectos del párrafo tercero, se considerará como categoría inferior á la de oficial quinto de Administracion la de aspirante primero.

Art. 6.° Para los efectos del artículo anterior, se considerarán como funcionarios cesantes de la Administracion económica en la categoría correspondiente al sueldo que hayan disfrutado los que hayan desempeñado Administraciones subalternas de rentas estancadas con fianza, Administraciones-depositarías de partido, Depositarías de Hacienda y Administraciones especiales por más de dos años.

Art. 7.° Los secretarios de Ayuntamiento que lo hayan sido más de cinco años en poblacion de más de 4.000 habitantes, podrán aspirar á los destinos de oficiales cuartos y quintos y á los de aspirantes del Cuerpo de la Administracion económica, siempre que hayan disfrutado dos años, por lo ménos, sueldo igual al destino que soliciten.

Art. 8.° Los destinos de la Administracion económica desde la categoría de oficial quinto en adelante, exceptuando los cajeros, estarán sujetos á incompatibilidad dentro de la provincia.

Art. 9.° Para los efectos del ingreso y ascenso en el Cuerpo de la Administracion económica, se considerarán como servicios efectivos los que se hayan prestado en los destinos de comisionados de rentas de provincia, atribuyéndose á los mismos la categoría de oficiales primeros, segundos ó terceros de administracion civil, segun que la provincia sea de primera, segunda ó tercera clase.

Art. 10. Las atribuciones y deberes de las Administraciones subalternas, serán las siguientes:

1.ª Formacion de la estadística y repartimiento de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería de la localidad en que tengan su residencia, y de las demás del partido en que reunan igual ó mayor vecindario que la capital, á medida que el Gobierno estime conveniente encomendársela, y el exámen é informe de los repartimientos de todos los demás pueblos del distrito administrativo, cuya aprobacion, como la de los demás, corresponderá á la Delegacion de la provincia.

2.ª La formacion del padron industrial de los distritos municipales del partido y de la matrícula de la localidad en que se hallen establecidas, y de los pueblos que tengan igual ó mayor vecindario, á medida que el Gobierno estime conveniente encomendársela, y el exámen é informe de las correspondientes á los demás pueblos, que formarán los alcaldes y secretarios de los Ayuntamientos, y serán sometidos á la aprobacion de la Delegacion provincial.

3.ª La liquidacion y recaudacion del impuesto de derechos reales y trasmision de bienes en los partidos en que actualmente desempeñan este servicio los registradores de la propiedad.

4.ª La formacion del padron de cédulas personales de la localidad en que se hallen establecidas y de los demás pueblos de igual ó mayor vecindario á medida que el Gobierno estime conveniente encomendársela, y su recaudacion en la capital del distrito.

5.ª La administracion de las propiedades del Estado y recaudacion de sus rentas en todo el partido.

6.ª La investigacion de la riqueza territorial para el efecto de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería; la de la contribucion de subsidio industrial y de comercio; la del impuesto de derechos reales y trasmision de bienes; la de cédulas personales; la del timbre del Estado; la del impuesto sobre billetes de viajeros y trasporte de mercancías y la de las propiedades y derechos del Estado, en cuyos ramos adoptarán, dentro de las disposiciones legales, cuantas medidas conduzcan á la defensa y aumento de ingresos del Tesoro.

7.ª Inspecionar el cumplimiento de la ley y de la instruccion en cuanto se refiere á los medios de cubrir los encabezamientos de consumos en las poblaciones en que no estén arrendados por la Hacienda.

8.ª La custodia y expendicion de los efectos timbrados que se destinen al consumo del distrito.

9.ª Desempeñar el servicio del Giro mútuo del Tesoro y los demás que por el Gobierno se les encomiende.

Las Administraciones de Cartagena, Ferrol, Las Palmas, Ibiza, Mahon y Céuta, tendrán además las atribuciones y deberes que en la actualidad corresponden á las Depositarías de Hacienda y Administraciones-depositarías establecidas en dichos puntos.

Art. 11. La investigacion que queda detallada en el párrafo 6.° del artículo anterior, estará á cargo de inspectores de partido, que dependerán directamente del delegado de Hacienda en las capitales de provincia, y de los administradores de partido en las Administraciones que se crean por esta ley.

Art. 12. Para la inspeccion é investigacion de la industria fabril se dividirá la Península en diez regiones, á cargo cada una de los ingenieros industriales que se estimen precisos, los cuales se entenderán directamente en el ejercicio de su inspeccion con la Delegacion ó con la Administracion del partido en que radique la industria ó fábrica inspeccionable ó inspeccionada.

Art. 13. Las multas y recargos que con arreglo á las instruciones y reglamentos deban imponerse á los defraudadores de contribuciones, rentas, impuestos y derechos del Estado, ingresarán en totalidad en el Tesoro público.

Los ingenieros industriales é inspectores de partido disfrutarán, además de su sueldo, un premio de 20 por 100 de las cantidades que ingresen en el Tesoro por consecuencia de las ocultaciones que descubran, el cual les será satisfecho tan pronto como sean firmes los acuerdos en cuya virtud se verifique el ingreso.

Otro 10 por 100 de dichas cantidades se repartirá proporcionalmente á los sueldos entre los demás empleados de la Administracion en cuyo partido se hayan descubierto las ocultaciones.

Art. 14. Quedan suprimidos los inspectores de la renta del timbre del Estado, el Cuerpo de inspectores de la renta industrial y de comercio, y todas las dependencias de Hacienda que existen con los nombres de Administraciones subalternas de rentas estancadas y de propiedades del Estado, Administraciones-depositarías de partido, Depositarías de Hacienda, y la Administracion especial existente en Jerez de la Frontera.

Disposiciones transitorias.

1.ª Los preceptos contenidos en esta ley comenzarán á regir desde 1.° de Julio de 1887.

2.ª Los repartimientos de la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería, matrículas de la industrial y de comercio, y padrones de cédulas personales para el año 1887-88, serán formados, para dicho ejercicio, por los Ayuntamientos, que, por virtud de esta ley, quedan relevados para lo sucesivo de dichos servicios.

3.ª Los Ayuntamientos de cabeza de distrito administrativo, y los de los pueblos de igual ó mayor vecindario, dentro del mismo, en que el Gobierno lo disponga, harán entrega á las Administraciones de partido, mediante inventario, antes del 31 de Julio de 1887, de los amillaramientos y sus apéndices, registros, libros, padrones y matrículas y demás documentos relativos á las expresadas conbuciones é impuestos.

4.ª Los registradores de la propiedad harán entrega el 30 de Junio próximo á las Administraciones de partido de todos los libros y documentos relativos á la liquidacion y recaudacion del impuesto de derechos reales y trasmision de bienes, con las formalidades prevenidas en la Real órden de 16 de Marzo de 1886.

5.ª El Ministro de Hacienda modificará el reglamento órganico de la administracion provincial de 14 de Enero de 1886, y las demás disposiciones de carácter reglamentario, para ponerlos en armonía con las disposiciones de la presente ley.

Palacio del Congreso 31 de Marzo de 1887.=Venancio Gonzalez, presidente.=Cipriano Garijo.=Gil María Fabra.=Trifino Gamazo.=Miguel Agelet.=Juan José Lopez, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL SÁBADO 2 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las dos y media de la tarde.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=El Congreso queda enterado de dos comunicaciones del Ministerio de la Gobernacion, participando en la primera que el expediente reclamado por el Sr. Salcedo, relativo á la constitucion de la Comision provincial de Búrgos, se halla á informe del Consejo de Estado; y en la segunda que tambien ha pasado al mismo Consejo el expediente sobre suspension del Ayuntamiento de Bujer (Baleares).=ORDEN DEL DIA: discusion del dictámen incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque.=Discurso del Sr. Sagasta (D. José) en contra.=Observacion de la Presidencia.=Discurso del Sr. Vincenti en pró.=Rectifica el Sr. Sagasta (D. José).=Sin más discusion se procede á la votacion por artículos, y se aprueba el 1.°=Se lee el 2.° y al procederse á su votacion, pide el Sr. Alvarez Mariño que se cuente el número de Sres. Diputados presentes para saber si hay el suficiente para votar.=Contestacion de la Presidencia.=A peticion del Sr. Dabán se lee el art. 180 del Reglamento, que declara que cualquier Diputado tiene derecho para hacer que se cuenten los presentes á la votacion.=Hecho el recuento y no resultando número suficiente para votar, queda en suspenso la aprobacion del art. 2.°=Continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.=Discurso del Sr. Azcárate en contra.=Idem del Sr. Fernandez Villaverde, en pró, como de la Comision.=Habiendo pasado las horas de Reglamento y teniendo que ser aun bastante extenso el orador, se suspende el discurso y la discusion.=El Congreso queda enterado de una comunicacion del Sr. D. Francisco Toda renunciando el cargo de Diputado á Córtes por el distrito de Manresa (Barcelona), y acuerda que se proceda á la eleccion parcial en dicho distrito y se comunique la vacante al Gobierno de S. M.=Se da cuenta y el Congreso queda enterado de la constitucion de varias Comisiones y nombramientos de sus presidentes y secretarios.=Queda sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados el expediente de la Casa general de Enajenados de la isla de Cuba que remitía el Sr. Ministro de Ultramar.=Se leen por primera vez y pasan á la Comision dos enmiendas al dictámen relativo á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: el de la Comision mixta referente al proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares; disponiendo una trasferencia en el presupuesto del Ministerio de Fomento del actual año económico con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas artes; incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte; idem la de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra); idem dos desde Herrera del Duque á Logrosan y al puerto de San Vicente en las provincias de Cáceres y Toledo.=Orden del dia para el lúnes: los dictámenes que se han leido, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las seis y cincuenta minutos.

Se abrió á las dos y media, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: De Real órden tengo el honor de poner en conocimiento de V. EE. en contestacion á su oficio de 26 de Marzo último, reclamando el expediente relativo á la constitucion de las Comisiones permanentes é interina de actas de la Diputacion provincial de Búrgos, á peticion del Sr. Diputado D. Gaspar Salcedo, hecha en la sesion del dia 21, que dicho expediente se halla á informe del Consejo de Estado en pleno, por Real órden de 21 de Febrero anterior.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 1.° de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Igualmente quedó enterado de la comunicacion siguiente:

«MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: De Real órden tengo el honor de poner en conocimiento de V. EE. que el expediente relativo á la suspension del Ayuntamiento de Bujer (Baleares), reclamado por V. EE. en comunicacion de 25 del pasado mes, á peticion del Sr. Diputado Conde de Sallent, en la sesion del dia 24, no se habia recibido aún en este Ministerio en aquella fecha, habiendo tenido lugar en 29 del indicado mes, debiendo pasar á informe de la Seccion de Gobernacion del Consejo de Estado, y una vez tramitado en forma, será remitido á ese Cuerpo Colegislador.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 1.° de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice noveno *al* Diario *núm. 59, sesion del 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.

El Sr. **SAGASTA** (D. José): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **SAGASTA** (D. José): He pedido la palabra para impugnar el dictámen que se acaba de leer, porque son tantos los proyectos de esta índole que se van aprobando por el Congreso, que creo que será imposible que alcancen los créditos del presupuesto á cubrir la obligacion que tan considerable número de carreteras representa cuando tan poco dinero hay para satisfacerlo.

Es más; en la Direccion general de obras públicas no es posible que se puedan aceptar las carreteras cuando no haya un estudio sobre las mismas, y yo creo que para poder presentar en el Congreso una proposicion sobre una carretera que el Estado ha de pagar, es menester que se traiga un estudio hecho sobre esa misma carretera, porque si no, resulta que despues de aprobada una proposicion de ley sobre una carretera, no se sabe cuáles son los terrenos por que ha de pasar, ni los pueblos que ha de poner en comunicacion. Yo espero, pues, que el Congreso tendrá todo esto en cuenta cuando se trate de aprobar proyectos análogos al que en este momento discutimos. Yo creo que aquí deben pedirse cosas más prácticas, cosas que puedan hacerse, porque si se aprueban carreteras que no han de llevarse á cabo, se comete un engaño con los distritos á que corresponden. Además de esto, hay en cada provincia una Comision de obras públicas encargada de hacer los estudios de las carreteras que en cada provincia se hayan de construir. Esta Junta es la encargada de presentar los estudios, y no debe aceptarse ni aprobarse ninguna carretera que no venga precedida de esos estudios prévios que debe presentar la Junta en el Ministerio de Fomento. Los ingenieros del Estado no tienen tiempo bastante para estudiar las carreteras que se han pedido para su construccion, y quizá por esto la mayor parte de las carreteras proyectadas carecen de estudio prévio de los ingenieros del Estado, y por lo tanto imposible su construccion.

Hé aquí por qué yo creo que deben rechazarse muchas de las proposiciones que aquí se presentan, porque con las proposiciones de ley no se hacen carreteras; se hacen únicamente cuando se han terminado los estudios convenientes y necesarios para su realizacion.

Yo siento que cuando se trata de un asunto como éste, que es bastante importante, no haya más que unos cuantos Diputados; y yo me atreveria á rogar al Sr. Presidente que indicase á los Sres. Diputados el deber en que están de asistir con puntualidad á las sesiones, para no dar lugar á lo que ayer ocurrió, y á lo que hoy ha podido suceder. Por esta falta de puntualidad de los Sres. Diputados, me encuentro atacando una proposicion de ley que trata de una carretera, sin que se encuentre en la Cámara alguno de los firmantes de la proposicion con quien contender.

Yo espero, sin embargo, que algun Sr. Diputado me diga lo que crea conveniente en contra de lo que he dicho; por lo cual me siento, esperando la contestacion de algun digno compañero para que vea el país, y sobre todo, los pueblos á que atañe este proyecto, que han tenido algun defensor de sus intereses, ya que no lo sean los que esta obligacion tienen.

El Sr. **PRESIDENTE**: He de decir al Sr. Diputado que el Presidente no puede hacer otra cosa que mover á los Sres. Diputados á que asistan con puntualidad, y así lo procura, y es de esperar que los señores Diputados se sirvan asistir con puntualidad, como han empezado á hacerlo desde el dia de hoy.

El Sr. **VINCENTI**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **VINCENTI**: Señores Diputados, no hallándose presente ninguno de los firmantes de esta prosicion, me veo en la obligacion de defenderla, cumpliendo así con un deber de amistad y compañerismo, y por juzgar el asunto que entraña dicha proposicion como uno de los más importantes que pueden suscitarse por los Parlamentos, sin que por eso hayamos de entrar ahora en el exámen detenido de las atribuciones del Parlamento por lo que se relaciona con los servicios públicos. Realmente estas cuestio-

nes que se relacionan con los intereses públicos, parecen únicamente propias de la Administracion activa y del Poder ejecutivo; pero algunas atribuciones han de dejarse á los Cuerpos Colegisladores, en vez de venir á cercenarlas, que es lo que parece desea el señor Sagasta. Despues de todo, ¿qué es lo que va á pasar aquí, si esta proposicion se aprueba? Que en virtud de lo que dispone el decreto de 3 de Diciembre de 1886, el Ministerio de Fomento se verá en la precision de adoptar las disposiciones convenientes al objeto que aquí discutimos. ¿Y qué es lo que ese decreto dispone? Pues toda la Cámara lo sabe, y el Sr. Sagasta lo sabe tambien. Dispone que por el Ministerio de Fomento y por la Direccion de obras públicas se manifieste si está comprendida la carretera en el plan general de las del Estado. Y si no lo estuviera, que por el ingeniero jefe de la provincia de Guadalajara, que es la provincia en que ha de construirse esta carretera, se exponga al Ministerio de Fomento si juzga su estudio y construccion conveniente á los intereses públicos y al mejor servicio. De suerte, que aprobando esta proposicion, satisfacemos las aspiraciones de los pueblos aquí expresadas por su Diputado, que creo es el Sr. Botija, prestamos nuestro apoyo á las atribuciones del Parlamento, y no confiscamos las de la Administracion, la cual podrá ó no ordenar la construccion de esta carretera segun la juzgue ó no conveniente.

Si algunas cuestiones importantes hay, son aquellas que se refieren á las obras públicas, y especialmente á las carreteras. Ya sé yo que el plan general de carreteras adolece de algunos defectos; que debe modificarse; pues al paso que hay provincias que están bien, merced á los esfuerzos del Estado y tambien de las Diputaciones y de los Municipios, hay otras, como la de Guadalajara, que se encuentran en malísima situacion, por lo cual, si alguna carretera debe ser construida, es precisamente la que ha impugnado el Sr. Sagasta. Tambien, como me dice un Sr. Diputado, el Sr. D. Enrique Fernandez, la provincia de Teruel es una de las más desatendidas. Sí, señores; las provincias de Teruel, de Almería y de Soria están desamparadas por el Estado, y exigen, como la de Guadalajara, todo nuestro apoyo; y bueno es que el Congreso avive á nuestra Administracion, indicándole, por lo ménos, qué carreteras deben estudiarse.

Y yo pregunto á S. S.: ¿por qué no se ha opuesto á la aprobacion de otras proposiciones análogas á ésta? Pues debiera haberlo hecho, y no venir ahora á oponerse á la aprobacion de una que es muy necesaria. Y tampoco se trata de aprobar una carretera completamente extraña al plan general del Estado, pues en esta proposicion se pide solo una prolongacion.

Extráñame que el Sr. Sagasta venga á oponerse á este dictámen, cuando todavía resuena en este recinto el eco de su voz apoyando la construccion de una carretera en su provincia. ¿Es que la carretera que defiende S. S. está incluida en el plan general? ¿Es que está ya aprobada por el Ministerio de Fomento ó propuesta por el ingeniero jefe de la provincia? Pues yo tengo entendido que no es así, y que esa carretera tiene que ser sometida al decreto de 3 de Diciembre de 1886, hallándose, por consiguiente, la que yo defiendo en las mismas condiciones que la que defendió S. S. dias pasados. (*El Sr. Sagasta, D. José*: No está aprobada todavía.) No está aprobada, pero ha sido apoyada por S. S. y tomada en consideracion. Es así que ha combatido la que yo defiendo, luego ha debido combatir la comprendida en la proposicion de S. S.

Yo debo defender estas cuestiones de carreteras, porque si algun vicio tengo es el de haber venido aquí desde el primer momento á apoyar proposiciones de esta clase, y no me arrepiento de ello, sino que por el contrario, mientras me siente en estos bancos y tenga alientos, me ocuparé de todo lo que se relaciona con los intereses públicos. Los que aquí hemos venido sin venganzas, sin ódios ni pasiones, y sí solo con la bandera de los intereses materiales, nos encontramos en la obligacion de trabajar por la prosperidad del país.

Hasta ahora yo no he levantado mi voz en este sitio para discutir cuestiones políticas ni personales, y pienso continuar en esta conducta, que podríamos calificar de *virtuosa*, mientras ejerza el cargo de Diputado. No hace muchos dias que se ha presentado una proposicion que, aunque no de carreteras, se relaciona con otro asunto de interés público; me refiero á la creacion de una estacion telegráfica. Yo bien sé que estas cosas corresponden á la Administracion y al Poder ejecutivo, pero claro es que tampoco los Gobiernos se pueden oponer á la iniciativa de los señores Diputados, porque si los Sres. Diputados han de venir únicamente á explanar interpelaciones y á pedir expedientes, con lo cual se consigue por lo general detener el curso de los asuntos en los centros directivos, nuestra mision no será todo lo digna y levantada que debiera ser.

Claro es que, dada la marcha actual de la civilizacion, las carreteras no deben prodigarse mucho, no deben construirse en el número quizás excesivo con que todos las pedimos, porque la industria y el comercio piden otras vías, como son los ferro-carriles económicos de vía estrecha; pero así como, por ejemplo, en las grandes líneas telegráficas conviene tener trasversales y laterales para que el servicio adquiera su completo desarrollo, así tambien á las líneas férreas les conviene tener estas líneas auxiliares que completan el servicio de los ferro-carriles.

Pero así y todo, aún no hemos llegado, y ménos en la provincia de que tratamos, al límite de las carreteras.

Yo ruego, pues, al Sr. Sagasta que no se oponga de una manera tan terminante á la aprobacion de esa carretera, que es una de las que vendrán á satisfacer las necesidades del país que ha de atravesar. He dicho.

El Sr. **SAGASTA** (D. José): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sagasta (D. José) tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **SAGASTA** (D. José): Señores Diputados, la impugnacion mia á la carretera de que se trata no creo que mereciera el acaloramiento del Sr. Vincenti. Pero el Sr. Vincenti ha sacado á plaza una porcion de cosas en defensa de una carretera en la que entiende una Comision de la que S. S. ni siquiera forma parte.

Nos ha hablado de peticion de expedientes.

¿Cuántos expedientes, Sr. Vincenti, he pedido yo desde que soy Diputado? Pues no he pedido ninguno. (*El Sr. Vincenti*: ¡Pues no faltaba más!)

Me da la razon el Sr. Vincenti en cuanto al excesivo número de carreteras que aquí se piden; y por lo tanto, sobre este punto no necesito insistir.

Ha hablado tambien S. S. de los ferro-carriles de Soria y de Teruel.

¡Ah, Sr. Vincenti! ya quisieran todas las provincios estar tan abandonadas como están esas dos de Soria y Teruel, porque me parece que si el abandono consiste en decir el Gobierno á esas provincias: si no teneis quien os haga el ferro-carril, lo haré yo por administracion, y ya quisiera yo, repito, que la provincia ó el distrito que tengo el honor de representar mereciera esa clase de abandono. ¿A eso llama S. S. estar abandonadas dichas provincias?

Respecto á la carretera que yo he defendido el dia de ayer, es una carretera tan insignificante, que se defiende por sí misma; porque es una carretera de tercer órden que tiene solo siete kilómetros de extension y que se hace con un sacrificio de poca monta para el Estado; y si el Estado no la hace, no faltará quien haga la carretera á ese pueblo de que yo soy representante, y entonces el Gobierno no tendrá derecho á pedir la gratitud de Baeza.»

No habiendo ningun otro Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra de la totalidad, se procedió á la discusion por artículos.

Se leyó el 1.°, que decia:

«Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras, entre las de tercer órden, la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque, incluida ya en dicho plan general.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado.

Se leyó el 2.°, último del dictámen, que decia así:

«Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.»

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Pido que se cuente el número de Sres. Diputados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, podia S. S. pedir votacion nominal, toda vez que está ya abierta la sesion.

El Sr. **DABAN**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Para qué ha pedido S. S. la palabra?

El Sr. **DABAN**: Para rogar que se dé lectura al artículo del Reglamento que indica el número de Diputados necesarios para aprobar proyectos de ley.

El Sr. **PRESIDENTE**: Para abrir la sesion es preciso que haya presentes 70 Diputados.

Sírvase el Sr. Secretario leer el art. 180 del Reglamento.

El Sr. **SECRETARIO** (Arias de Miranda): «Artículo 180. Tambien tiene derecho cualquier Diputado, para hacer que se cuenten los presentes á la votacion, á fin de comprobar si son ó no en número suficiente.»

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: He pedido que se contara el número de Sres. Diputados presentes para la votacion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ahora, cuando se vaya á votar.

Los Sres. Secretarios se servirán contar el número.»

No habiendo presente suficiente número de señores Diputados, dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: No hay número suficiente para votar. No se puede votar el artículo. Se pasa á otro asunto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Ttrasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem;* Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem, y* Diario *núm. 60, sesion de 1.° del actual.*)

El Sr. Azcárate tiene la palabra para consumir el tercer turno en contra.

El Sr. **AZCARATE**: Señores Diputados, cuando tuve el honor de dirigiros la palabra, comprendí bien cómo siempre que se cambia de escena ó de sitio para hablar, se encontraba uno como si fuera la primera vez que lo hacía; pero lo que yo entonces no sospechaba era que aun dentro del Parlamento me esperara otro nuevo noviciado, y que pudiera suceder que me viera en la necesidad de dirigiros la palabra en condiciones tales que experimentara la impresion del que por primera vez habla en público: y esto nace de la índole especial del asunto que estamos examinando. Hasta aquí las varias veces que he tenido el honor de terciar en estos debates, tratábase de doctrina, de principios políticos, de conducta de los partidos, y eran de aquellas luchas en las cuales se puede batallar con calor y hasta con pasion, pero quedando al fin de la jornada en paz con los hombres, mientras que en la ocasion presente, sin quererlo, y aun queriendo lo contrario, se corre el grave riesgo de no lograr la compatibilidad de esas dos cosas.

Se trata, Sres. Diputados, de la aprobacion ó ratificacion de un contrato tan incomprensible y tan inverosímil que toca en las lindes de lo absurdo: se trata de la aprobacion de un contrato que, á presentarlo un particular, sería motivo bastante para que los tribunales le declararan pródigo y le privaran de la administracion de sus bienes; se trata, en fin, Sres. Diputados, de saber si este pobre y esquilmado país puede y debe pagar una subvencion directa de 168 millones de pesetas á una Compañía que en Diciembre último tenía en caja 9.301.

Cuando yo recibí de esta minoría el encargo de combatir este malhadado proyecto, comencé por imponerme la ímproba tarea de que ayer os hablaba el Sr. Laviña, de leer y de estudiar ese voluminoso expediente con todos los anejos y con todos los documentos que le acompañan y que forman un verdadero *onus camelorum.*

Cuando terminé ese exámen, tenía formada una conviccion y sentia un vivísimo deseo; era la conviccion la de que este asunto es grave, por extremo grave; era el deseo el de ser convencido de que estaba equivocado. Tan grave me pareció el asunto, y tan vivo y sincero era mi deseo de que se me demostrara que estaba equivocado, que ni aun en la esfera privada, con excepcion de dos ó tres amigos íntimos, dejé ver el juicio que habia formado de ese expediente: de tal suerte me parecia delicado el asunto, y de tal suerte temia ofender sin razon á álguien.

Este era el estado de mi ánimo cuando comenzó este debate. Me parece excusado, Sres. Diputados, deciros la impresion que en mí produjo aquel contundente, incontestable, é incontestado discurso del Sr. Celleruelo; él me afirmó en aquella conviccion, y él me hizo

perder casi la esperanza de que pudiera demostrarse que estaba equivocado. Vino en contestacion de ese discurso el del Sr. Marqués de Teverga, y su efecto fué exactamente el mismo que me habia producido el del Sr. Celleruelo, esto es, afirmarme más y más en esa conviccion, y desvanecerse casi aquella esperanza. Vino despues el no ménos elocuente, incontestable é incontestado discurso del Sr. Laviña, que todos recordareis, y vino la contestacion del Sr. Pando, y discurso y contestacion me produjeron exactamente el mismo efecto que las peroraciones de los Sres. Celleruelo y Marqués de Teverga.

El discurso del Sr. Laviña fué tan enérgico, tan elocuente, tan razonado y tan incontestable como el del Sr. Celleruelo, y los discursos pronunciados por el Sr. Pando y por el Sr. Marqués de Teverga, no obstante las singulares condiciones de aptitud que les adornan, han resultado, por lo malo de la causa, contraproducentes, y han hecho más daño al proyecto que los mismos que han pronunciado sus impugnadores.

Y vinieron, por fin, otras dos circunstancias á afirmarme en dicha conviccion y hacerme perder la expresada esperanza, que fueron el discurso del Sr. Ministro de Marina y el singular silencio del Sr. Ministro de Ultramar. (*El Sr. Ministro de Ultramar*: No hay silencio ninguno: yo esperaba que S. S. hablase para, como es costumbre, resumir el debate sobre la totalidad.) Yo tenía entendido que si el Reglamento concede á los Ministros el derecho de hacer uso de la palabra cuando lo tengan por conveniente, era porque la posicion de los Ministros en los debates no podia someterse á reglas fijas, y entendia que la costumbre de reservarse para hacer el resúmen era cuando los debates siguen una marcha normal; pero entendia tambien que en circunstancias como las actuales, cuando se han pronunciado discursos como los de los Sres. Celleruelo y Laviña, y mucho más tratándose de un asunto delicado y escabroso como éste, era una cosa verdaderamente incomprensible que el Ministro del ramo guardara el silencio que S. S. ha guardado.

Por esto ese silencio me afirmaba en mi conviccion, y me afirma aún más en ella el breve discurso que pronunció aquí ayer el digno Sr. Ministro de Marina. De las declaraciones hechas por S. S., yo saco en sustancia una de estas dos cosas: ó el Sr. Ministro de Marina hace, lo que no creo, una nueva aplicacion de aquel célebre principio de las dos naturalezas, y en virtud de una de ellas se pone de acuerdo con sus compañeros del Cuerpo general de la armada, y en virtud de otra se pone de acuerdo con sus compañeros de Gabinete, ó, como realmente creo, el Sr. Ministro de Marina acepta y hace suyas todos los notabilísimos y patrióticos informes del Ministerio de Marina que obran en ese expediente; y si, al parecer, se contradice esta declaracion con el hecho de haber asentido al contrato, hasta el punto de indicar S. S. que no debia ser considerado como sometido, sino como convencido por sus compañeros, presumo yo que se convenceria porque estos adujeran hechos de cuya inexactitud tendrá ocasion de convencerse en este debate el Sr. Ministro de Marina; y aun creo más: sospecho que S. S. está ya muy receloso de la exactitud de esos supuestos, y que espera á que hablen el Sr. Ministro de Ultramar y los indivíduos de la Comision que aun no han usado de la palabra para sostener en toda su integridad aquellos informes del Ministerio de Marina, por lo cual espero que al fin y al cabo S. S. caerá del lado de la marina y de sus compañeros, cuya causa es en este momento la causa de la justicia y de la Patria.

Despues de estos antecedentes, comprendereis, Sres. Diputados, que yo no puedo abrigar ya la esperanza, ó si la abrigo es tan remota, que no puede serlo más, de que se me convenza de que estoy equivocado. Pero esta esperanza se ha cambiado en otra, que si se realizara haria ménos penosa mi situacion, porque esta esperanza me permite escalonar los deberes que me impone el puesto que ocupo de representante del país, y reservar para un caso extremo el cumplimiento de aquellos que son más dolorosos, pero que yo llenaria, aunque tuviera que sobreponerme á sentimientos á que he rendido siempre culto.

Esa esperanza es que el Gobierno y la Comision, y singularmente el Sr. Ministro de Ultramar y el señor presidente de la Comision, reconozcan sincera y notablemente ante el país que han sido engañados. Mientras no pierda esa esperanza, he de discurrir partiendo del supuesto de que este es un contrato celebrado entre la *astucia* y la *inocencia*, y por esto me he de limitar á exponer los hechos, sin tratar de buscarles explicacion, y no he de sacar las últimas consecuencias que de esos hechos se deducen.

Antes de entrar en el exámen de este desdichado proyecto de contrato, me habeis de permitir que diga algo: primero, respecto del carácter que podia revestir esta cuestion llegado el caso de votarla: segundo, en cuanto á la cuestion prévia suscitada el otro dia por el Sr. Celleruelo sobre la incongruencia que hay entre el proyecto de ley y el dictámen de la Comision; y tercero, sobre los antecedentes é historia de este asunto.

En cuanto á lo primero, hace dias dijeron los periódicos que el Sr. Ministro de Ultramar habia recabado de sus compañeros de Gobierno el ofrecimiento de que éste declararia que era esta una cuestion de Gabinete. Yo espero que, lejos de ser cierto el hecho que implica esta noticia, el Sr. Ministro de Ultramar, siguiendo el ejemplo de su colega el de Hacienda, no solo no ha de demandar eso á sus compañeros, sino que ha de exigirles que dejen libre la cuestion.

El Sr. Ministro de Hacienda, segun referia el señor Presidente del Consejo de Ministros hace unos dias en la otra Cámara, por razones de delicadeza, habia recabado del Gobierno la promesa de que consideraria libre la cuestion del arrendamiento de la renta de tabacos; y yo, que tengo al Sr. Ministro de Ultramar por persona tan delicada como el de Hacienda, creo que hará lo propio, con tanto más motivo, cuanto que esta cuestion es mucho más grave que la del arrendamiento de la renta de tabacos por su índole, por sus antecedentes y por su trascendencia; de suerte, que si estaba indicada la conveniencia de declarar libre la cuestion de los tabacos, mucho más indicada está la de hacer igual declaracion respecto del contrato con la Trasatlántica.

Ademas, yo espero que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha de llegar alguna vez á cumplir una palabra que conmigo tiene empeñada hace mucho tiempo. La primera vez que yo tuve el honor de hablar en este sitio, hube de decir, no recuerdo con qué motivo, que el afan de declarar todas las cuestiones cuestiones de Gabinete cuando la mayor parte de ellas, ó no debian serlo ó debian tan solo afectar á un Ministro, el Sr. Presidente del Consejo no me dejó

concluir la frase, diciéndome: «Eso es claro, eso es evidente, y nosotros no haremos eso.» Pues bien, señores; desde entonces acá no se ha presentado una sola cuestion que el Gobierno haya declarado libre, porque prescindo de una en que el Gobierno, como Gobierno, no tenía nada que hacer.

Pues bien, Sres. Diputados, como la cuestion que hoy se discute no es de partido, porque no implica principio alguno préviamente consignado en el programa de aquel á que pertenece la mayoría de esta Cámara; como no puede tampoco invocarse como razon para declararla cuestion de Gabinete la circunstancia de haber sido aprobado el proyecto en Consejo de Ministros, porque entonces lo mismo habria que decir respecto de todos los proyectos de ley, puesto que para presentar un proyecto á las Córtes necesita el Gobierno estar autorizado por un Real decreto, y, sin embargo, todos los dias se está viendo que cuando entra un Ministro nuevo (ahora creo ha sucedido esto con el actual Sr. Ministro de la Guerra), retira proyectos presentados por su antecesor, sin que obste para ello el que para presentarlo á las Córtes hubiera precedido acuerdo del Consejo de Ministros; como no hay razon de ningun género que se oponga, y hay, por el contrario, muchas que aconsejan que esta cuestion se declare libre, yo tengo la confianza de que el Sr. Presidente del Consejo cumplirá este compromiso que me atrevo á recordarle, y el Sr. Ministro de Ultramar seguirá el ejemplo de su compañero el de Hacienda, consiguiendo que el Gobierno no haga de esto una cuestion de Gabinete.

Pero hay aquí algo singular que me obliga á dirigir algunas palabras á las dos minorías monárquicas, ya que ambas están representadas en el banco de la Comision.

Yo creo que por la circunstancia de sentarse en el banco de la Comision dos dignos indivíduos de esas dos minorías, se supone que esta cuestion es para ellas, digámoslo así, cuestion de Gabinete... (*Un Sr. Diputado*: No.) Me alegro; eso me ahorra decir palabra alguna á la minoría reformista, aunque todavía me quedaria que observar que entiendo que la cuestion es tal, por su índole, que no basta el silencio y esa libertad, sino que deben los Sres. Diputados hablar y votar en contra, que eso es lo que cuadra á una minoría tan guerrera, que no desperdicia ocasion de dar batallas al Gobierno.

En cuanto á la minoría conservadora, no sé si por incurrir en el error, indisculpable en España, de confundir las clases ricas con las clases conservadoras; no sé si por estimar que allí donde hay dinero, capital, riqueza, empresa, hay una fuerza social viva y enérgica, que hay que recoger y ayudar para que venga á servir á los fines políticos del partido, es lo cierto que su conducta contrasta, como ya ha observado mi amigo el Sr. Laviña, con la que siguió en la discusion sobre el arrendamiento de la renta de tabacos, en la cual no se notó ni sombra siquiera de benevolencia. Todos recordareis aquel debate, iniciado con el brioso y elocuente discurso del Sr. Sanchez Bedoya, seguido despues por el contundente del señor Cos-Gayon, y luego por los de los Sres. Vizconde de Campo-Grande y Garrido Estrada; todos recordareis tambien, que en la otra Cámara fué la minoría conservadora en columna cerrada á votar contra el proyecto. ¿Será posible que ahora, tratándose de esto, de índole análoga, pero mucho más grave que aquello, cambie la actitud de esa minoría de un modo radical y venga á ser como ministerial? ¿No pensais en las consecuencias que puede tener vuestra actitud?

Si se diera el caso de que, salvo algunas excepciones, aparecieran todos los monárquicos votando este proyecto, resultaria una de estas dos cosas: ó el secuestro de una de las prerrogativas que la Constitucion concede al Jefe del Estado, ó la imposibilidad del ejercicio de otra prerrogativa; el secuestro de la prerrogativa de la sancion, porque podria darse el caso de que, una vez votado este proyecto en el Congreso y en el Senado, estimara el Jefe del Estado que era procedente, justo, obligado, negársela á ese proyecto. Si todos los monárquicos la habian votado, ¿era eso posible? Y por el contrario; si llegara á ser derrotado el Gobierno, despues de haberse puesto de su parte los jefes de los partidos monárquicos, ¿no resultaria una crísis sin solucion posible? Y como la actitud de las mayorías y de las minorías no se mide tanto por el número de votos, como por el carácter y por la forma en que lo hacen, de ahí el valor de las declaraciones que hacen los jefes en cada caso.

Comprendeis que no me mueve un interés de partido al hablar de esos conflictos y de esas consecuencias, porque si fuera pesimista, si no colocara sobre todo el interés de la Patria, que consiste en que ese proyecto muera ahí, dejaria que fuera enredándose la madeja, que fuera creciendo esto que llamaria bola de nieve, sino fuera que la nieve es blanca, sin llamaros la atencion sobre esas circunstancias.

Vamos ahora á la cuestion prévia suscitada por el Sr. Celleruelo relativa á la incongruencia entre el proyecto de ley y el dictámen de la Comision.

Decia el Sr. Celleruelo al promover éste, que llamaba nuestro digno Presidente artículo de prévio y especial pronunciamiento, que en el proyecto de ley se pedia la ratificacion del contrato, y que nada de esto se encontraba por ninguna parte en el dictámen de la Comision. Contestó de cierto modo á esta observacion del Sr. Celleruelo el Sr. Marqués de Teverga, y luego intervino el señor presidente de la Comision para dar una explicacion que, aun cuando sucinta, me parece bastante para indicar los puntos de vista de la Comision en este asunto. Lo que ocurre es que la Comision cree que este asunto toca á la funcion de *inspeccion* sobre los actos del Poder ejecutivo que corresponde al Parlamento, mientras que, en mi juicio, toca á la funcion *económica*, que tambien desempeña éste.

De suerte, que el Gobierno en el proyecto de ley y la Comision en su dictámen, parten de dos supuestos completamente distintos. El Gobierno trae aquí el contrato para su aprobacion, para su ratificacion, y consiguientemente para su discusion; y la Comision parte del supuesto, que lo esencial y primordial que tiene que hacer el Parlamento es discutir el crédito y el aspecto financiero, y todo lo demás, si acaso, por accidente y como elemento de ilustracion.

Ahora bien; á mi juicio, en este punto está en lo cierto el Gobierno, y no la Comision: el Gobierno al pedir la ratificacion del contrato por el Parlamento; el Congreso al nombrar una Comision especial para que entendiera en él, en vez de mandarlo á la Comision de presupuestos; el Sr. Presidente de la Cámara al decir que se admitirian enmiendas á las condiciones del contrato refiriéndolas á uno de sus artículos, que es lo mismo que se hizo en la discusion del arrendamiento de la renta del tabaco; la misma Comision

haciendo correcciones en el contrato, modificando hasta siete artículos... Señor Fernandez Villaverde, ¿pues qué duda cabe que la Comision indicó al Gobierno la conveniencia de la modificacion? ¿Está modificado, sí ó nó? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Por el Gobierno.) ¿Quiere decirme el Sr. Fernandez Villaverde con arreglo á qué artículo del Reglamento podia hacer eso la Comision? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Sé lo diré á S. S. despues, porque he de tener el honor de contestarle.) De que habia hecho correcciones, nos enteramos aquí el dia que se presentó el dictámen por la Comision, no antes. Pero el hecho es, que las correcciones están hechas y que se pueden presentar enmiendas, y claro está que el desechar las enmiendas implica la posibilidad de aceptarlas y la aprobacion de los artículos del contrato en la forma en que están; esto es, que las condiciones del contrato puede modificarlas el Congreso, puesto que es dado admitir enmiendas que el Congreso puede rechazar ó aprobar.

¿Hay aquí, de por medio, la razon de derecho parlamentario que indicaba el señor presidente de la Comision, de que no era compatible con la funcion inspectora del Parlamento respecto del Poder ejecutivo esta ratificacion, esta aprobacion del contrato? ¡Ah! no; lo que pasa es que, á mi juicio, así como á veces se estima que todo cuanto hace el Parlamento es una ley, y por eso se llama proyecto de ley éste que en buenos principios quizás no debiera llamarse así; otros no distinguen lo que podemos llamar la funcion de *inspeccion* del Parlamento respecto del Poder ejecutivo, la funcion meramente *económica* que es á la que toca este proyecto.

Cuando se trata de la funcion de inspeccion del Parlamento, los actos del Poder ejecutivo se determinan por el mismo, y el Parlamento no puede intervenir en ellos más que *à posteriori* para censurarle; por esto á ningun Gobierno se le ocurriria someter á la ratificacion de la Cámara el nombramiento de un gobernador civil, ó la aprobacion de un reglamento; y si lo hiciera, le diríamos que no nos compete eso, y quizá el Presidente ni siquiera daria cuenta de ello. ¿Por qué? porque esas dos cosas tocan á la funcion peculiar del Poder ejecutivo, y al Parlamento solo le es dado censurarlas despues de hechas, mientras que en el caso presente, por tratarse de los intereses económicos del Estado, el Parlamento es como el administrador de aquél, y el Poder ejecutivo es el apoderado del Parlamento; y cuando el apoderado juzga que no tiene facultades suficientes para hacer una cosa, ó que aun teniéndolas, conviene someter el asunto á su principal, viene aquí y se lo somete en toda su integridad. Por eso entiendo que ha hecho perfectamente el Gobierno al solicitar del Parlamento la aprobacion de este contrato, y que la Comision se ha equivocado al no hablar para nada de la ratificacion del mismo; y me parece que lo que con esto se busca, como ha indicado el Sr. Celleruelo, es declinar responsabilidades, haciendo que caigan todas sobre el Poder ejecutivo y ninguna sobre el legislativo, sin advertir que no se trata de dar un voto de confianza ó de aprobar el uso que se haya podido hacer de una autorizacion préviamente concedida.

Lo extraño es que el Sr. Nicolau haya coincidido en este punto con la Comision. Yo esperaba que el Sr. Nicolau, aludido el otro dia por el Sr. Marqués de Teverga, hubiera ilustrado esta cuestion en sus aspectos técnico y económico como distinguido naviero que es; pero en vez de eso, nos habló de los méritos de la Trasatlántica, nos habló de la Patria, pero de nada de lo demás, de aquello que yo esperaba, porque esas son, segun S. S., pequeñeces que no son dignas del Parlamento. Claro está; ¿qué nos importa que los buques tengan mucho ó poco andar, que nos cuesten muchos ó pocos millones, que sean buenos ó malos? Todas estas cosas son detalles para el Sr. Nicolau. Pero el hecho es, que como se han presentado enmiendas, el contrato se discutirá lo mismo que si la Comision hubiera presentado su dictámen en otra forma.

Voy á examinar ahora algunos antecedentes de este asunto. Señores Diputados, cuando yo comencé á examinar este expediente en la secretaría, el pecho se me abrió á la esperanza, porque lo primero que me encontré fué una nota en que se decia lo siguiente, ocupándose de la pretension de prórroga hecha por la Trasatlántica.

Se hablaba de «el hecho de venirse pagando en concepto de subvencion cantidades tres veces mayores antes del contrato de 1878, y dos veces mayores despues de aquella fecha, que las resultantes del cómputo más favorable á la Empresa, segun los presupuestos formados para que el Consejo de Ministros señalase el tipo en la subasta de 1868; á lo cual habia que agregar por los servicios extraordinarios prestados durante la guerra de Cuba en el trasporte de tropas, los beneficios tambien extraordinarios que debieron producir los pasajes de más de 200.000 hombres, sumas todas que al fin y al cabo se han pagado puntualmente, si la situacion del Tesoro así lo permitia, y con algun retraso cuando las angustias de éste hacian pesar sus consecuencias, en una época tristísima de disturbios, sobre todos los españoles allende y aquende, y en particular sobre el pobre soldado, víctima de todos los infortunios; siendo ésta precisamente la ocasion de que una Sociedad poderosa como la Trasatlántica, desplegando todo el patriotismo de que con razon se envanece, *sufriese con paciencia la demora del pago de sus créditos*, gran parte de los cuales, por cierto, fué admitida por su valor en operaciones con el Tesoro.»

Y dice más adelante el Negociado, que el gobernador de Cuba habia propuesto la supresion de uno de los tres viajes; y que el mismo Negociado habia propuesto varias veces la reduccion de la subvencion, lo cual confiaba se haría de acuerdo con el presupuesto hecho, y hasta dice que la peticion de la prórroga por la Compañía «supone una falta de consideracion que no puede calificar el que suscribe,» y lo califica de *acto desatentado.*

Así empieza el expediente; cómo acaba, ya lo sabeis. Entre el principio y el fin hay un verdadero desierto, en el cual no hay más que algunos oasis que son los informes del Ministerio de Marina; porque en ese expediente es muy de notar el papel que desempeñan los Ministerios de Marina y de Ultramar. El Ministerio de Marina parece el defensor de los intereses del Estado, el acusador, el fiscal de la Compañía Trasatlántica; el Ministerio de Ultramar parece el patrono, el abogado de la Compañía Trasatlántica. Así el Ministerio de Marina en un informe suscrito por el señor general Beranger, que no solo tiene valor por ser suyo, que siempre valdria mucho solo por eso, sino por ser de los centros técnicos y facultativos de aquel Departamento, en ese informe es de notar que mientras

el Ministerio de Ultramar está por la contratacion directa, el Ministerio de Marina pide la subasta ó el concurso; mientras el Ministerio de Ultramar se contenta con la marcha de 10, 11, 11½ y 12½ millas, el Ministerio de Marina pide 15, 16 y 17 millas; mientras el Ministerio de Ultramar se contenta con buques de hierro, de acero ó de cualquiera otra materia, el Ministerio de Marina los pide de acero; mientras el Ministerio de Ultramar tiene un juicio respecto de la situacion y condiciones de la Compañía Trasatlántica, el Ministerio de Marina tiene otro juicio muy distinto. Por eso digo que los informes del Ministerio de Marina son verdaderos oasis en el expediente.

¿Y cómo ha comenzado este expediente? Con una exposicion de la Compañía Trasatlántica, en la cual hacía las tres proposiciones que ya conoceis, porque de ellas ha hablado el Sr. Celleruelo. Me importa tan solo hacer constar que esas tres proposiciones no están escritas al azar, están compuestas de ciertos factores que importa mucho tener presente. Por la primera proposicion se pide la cantidad que figura hoy en presupuesto ménos 250.000 pesetas. En cuanto á la segunda, basta descontar de ella el importe de la segunda expedicion á Filipinas y se verá que resulta la cantidad consignada hoy en presupuesto: pero como se suprime una expedicion á Cuba, resulta que su importe, que es de 1.200.000 pesetas, sirve para atender á ese aumento de expediciones y á todos los demás servicios que ofrece. Por último, la tercera es lo mismo que la segunda, sin más que añadir esas 1.200.000 pesetas de la tercera expedicion de Cuba que se restablece. De modo, que tenemos como bases de las proposiciones las siguientes: primera, consignacion actual; segunda, el supuesto de calcular el valor de las expediciones á Filipinas con arreglo á la cantidad que hoy se paga; y tercera, una cantidad de 1.200.000 pesetas, que es importe de la tercera expedicion á Cuba y constituye la diferencia entre la segunda y la tercera proposicion.

Pero vino el suceso de las Carolinas, y entonces la Trasatlántica, llena de patriotismo, de generosidad y de abnegacion, ofreció al Gobierno todos sus barcos, capital y trabajo, sin beneficio alguno; pero con esta exposicion sucede lo que, segun dicen, acontece con las cartas de las mujeres, que lo principal lo dicen en la postdata; despues de hacer estos generosos ofrecimientos, resultaba que la Compañía ponia la exigencia prosáica de que se le concediera la prórroga del contrato por veinticinco años. (*Risas.*)

Andando el tiempo, vino á resultar que la Trasatlántica, ya empeñada en obtener esta prórroga, pidió una cosa más, y ofreció otra á su vez; pidió la garantía del 3 por 100 de interés al capital, y ofreció al Estado la mitad de las ganancias que excedieran del 6 por 100. Esa peticion de garantía del 3 por 100 fué hábilmente manejada por la Trasatlántica, porque preciso es considerar el efecto que esta peticion había necesariamente de hacer en nuestra Administracion, un tanto inocente en estos asuntos, que son técnicos. Era natural que dijera: ¡qué Empresa será esta, cuán arriesgada no será y cuán peligrosa, cuando además de los 6 millones de pesetas de subvencion, todavía pide que se le garantice un interés de 3 por 100! La peticion, naturalmente produjo su efecto, y debió servir á la Trasatlántica como le sirve al torero el trapo, con el cual da salida á la fiera y le clava el estoque.

Quedaba, por tanto, la peticion de prórroga como la cosa sustanciosa: y, señores, ¿cuánto valdria para la Trasatlántica lo que pedia, cuánto valdria esta prórroga, cuando por ella ofreció aquellos servicios gratuitos, relativos á lo de las Carolinas, y la mitad del exceso del 6 por 100 de las ganancias? Este era el cebo que cubria el anzuelo, y produjo su efecto; solo que á diferencia de los peces, los cuales, á pesar de que son considerados generalmente como los ménos inteligentes de los vertebrados, cuando se tragan el anzuelo es con cebo, mientras que en este caso nuestra Administracion limpió el anzuelo, y cuando estaba limpio, se lo tragó en seco. (*Risas.*) Porque los ofrecimientos para lo de las Carolinas se redujeron á nada; la mitad del exceso del 6 por 100 de las ganancias que, por tratarse de un negocio, en que se considera probable un provecho de 12 por 100, con relacion á la marina mercante no subvencionada, en este caso calculaba el Ministerio de Ultramar podria producir al Estado 718.800 pesos, no parece por ninguna parte. En cambio se dirá: el Estado no se ha comprometido á garantizar el 3 por 100 de interés; no corremos ese inmenso riesgo, tratándose de una Compañía que comienza por contar con 8 millones de pesetas de subvencion!

Vengamos ya al exámen del contrato; pero antes es preciso salir al encuentro de una observacion que hacía el otro dia el Sr. Marqués de Teverga, contestando al Sr. Celleruelo. porque aquí ha pasado una cosa, sobre la cual llamo vuestra atencion. El señor Celleruelo, el primer dia que habló, se hizo, sin duda, este razonamiento: este asunto es absurdo, inverosímil, imposible, insostenible; pero para no emplear mucho tiempo en demostrar todo lo que es, me basta con demostrar una sola cosa, y es que la Administracion española ha dado por un servicio á un contratista más de lo que éste le pedia. La Comision, contestando al Sr. Celleruelo, dijo que este contrato no tenía nada que ver con la proposicion de la Trasatlántica; que la idea del Gobierno era una cosa extraña á ella y por completo independiente.

Yo comprenderia que el Sr. Marqués de Teverga hubiera dicho esto á los que no han visto el expediente, el cual empieza con la proposicion de la Trasatlántica y sigue hasta su conclusion sin solucion de continuidad, y sin embargo de esto, se dice que no tiene nada que ver este contrato con la proposicion de la Compañía Trasatlántica, porque á última hora se acordó en Consejo de Ministros contratar el servicio en la forma propuesta. En efecto, el expediente se aprobó en Consejo de Ministros y se despachó con una celeridad verdaderamente extraordinaria; ¡y luego dicen que en este país la burocracia estorba y que los expedientes duran muchos años! El 16 y el 17 de Noviembre, cuatro Sres. Ministros hicieron el contrato; el 17 se aprobó por el Consejo de Ministros; el 18 se comunicó á la Trasatlántica y el mismo dia contestó aceptándolo; no parece si no que estaba detrás de la puerta esperando el acuerdo del Consejo de Ministros. Despues de esto, ¿se puede decir que las proposiciones de la Trasatlántica no tienen nada que ver con el contrato?

Me propongo examinar éste, dividiéndolo en estos cinco puntos: primero, personas que contratan; segundo, servicio de que se trata; tercero, forma de la adjudicacion; cuarto, condiciones del servicio, y quinto, remuneracion del mismo.

Personas que contratan. De una de ellas es excusado hablar; todos la conoceis; es el Estado; el Estado español, que es al mismo tiempo un gran señor y un pobre señor. Por esto tira, gasta y derrocha, y por esto sus intereses están tan deplorablemente administrados como lo revela este asunto. En cuanto á la otra parte, á la Trasatlántica, conste que no tengo ningun interés en discutir su historia, sus antecedentes y sus merecimientos; pero tengo muchísimo interés en recabar el perfecto derecho que tenemos todos y cada uno de los Diputados, de discutir todo eso, por una sencillísima razon. Si yo entro en una sombrerería á comprarme un sombrero, me tendrá sin cuidado el que el sombrerero viva bien ó mal con su mujer; pero si uno me dice que deje mi sombrerero, y tome otro, pues es un honrado padre de familia, muy bueno y muy desgraciado, entonces tendré el perfecto derecho de averiguar si lo que me han dicho es verdad.

Pues bien; si se nos planteara la cuestion presente en el terreno puramente mercantil, y se dijera: aquí hay un servicio que prestar en estas condiciones; y de él se va á encargar esta ó aquella Compañía, sin invocar su *limpia historia*, sus merecimientos, su abnegacion, su patriotismo, claro es que para nada habia que discutir la personalidad de la Compañía. Pero, Sres. Diputados, no se puede oir con paciencia que en el proyecto del Gobierno, en el dictámen de la Comision y en los discursos de sus miembros se aleguen como razones y como motivos del contrato la historia, los merecimientos, la abnegacion, el patriotismo, la respetabilidad de la Trasatlántica. Nada, por tanto, voy á decir sobre este particular, pues bastante se ha dicho ya; pero espero que no se vuelva á hablar de todas esas cosas; porque si se habla del patriotismo de la Trasatlántica entraremos á examinar cómo y por qué cuando estaba más encendida la guerra en Cuba y cuando era más aguda la crísis económica, mientras nuestro pobre ejército cobraba sus míseros haberes en papel, la Trasatlántica cobraba en oro sus pingües beneficios. No se hable más de la generosidad de la Trasatlántica y del cacareado empréstito, porque entraremos á averiguar cuánto entregó, cuánto retuvo y por qué lo retuvo, que álguien está aquí presente que por haber sido quien lo recibió, podrá decirnos algo; veremos si los soldados que fueron en los buques de la Trasatlántica tuvieron la misma fortuna que los que condujo en sus buques el Sr. Nicolau; veremos cuáles son los motivos de queja ó de agradecimiento que esa Compañía pueda tener respecto de la Administracion, y sabremos algo, por fin, de esas célebres multas, de las cuales hasta ahora no tenemos noticia cierta.

En conclusion: ó se trata todo eso, ó se trata la cuestion económica y mercantilmente, en cuyo caso no tenemos para qué hablar de la Trasatlántica, ni en bien ni en mal.

Servicios de que se trata. Hace muchos años explicaba el Sr. Echegaray una conferencia á las señoras en la Universidad, y hablaba, si no recuerdo mal, de las leyes de la refraccion ó de la reflexion de la luz. Le hacía falta una superficie de agua, y empezó á pintar, con la imaginacion que Dios le dió, un lago rodeado de césped, de arbustos, de árboles y de flores, y despues dijo: si quereis, podeis prescindir de todo esto, porque á mí con el agua me basta.

Pues bien; en este asunto que tenemos entre manos, á mí me pasa lo que al Sr. Echegaray. Si atendemos al preámbulo del proyecto y del dictámen, al art. 1.° y á lo que aquí se ha dicho, ¡qué inmensidad! ¡No hay en el mundo cosa igual! Servicios marítimos postales á todas partes; comunicacion con las cinco partes del globo, y no con la sexta, porque no existe; trasportes oficiales de carga y de pasajeros; auxilio poderoso, poderosísimo de la marina de guerra el dia que tengamos que sostener una lucha con otra Nacion; anchos horizontes, antes completamente desconocidos, que se abren al comercio; tarifas bajas; trasportes fáciles, factorías, honra para la Patria que verá ondear su pabellon en una gran flota, etc., etc. Pues bien, Sres. Diputados; todo esto no es más que el césped, las flores y los arbustos del Sr. Echegaray; aquí el agua, positivo no hay más que una cosa: los servicios postales marítimos á Cuba y Filipinas, nada más, y lo voy á demostrar.

Antes de entrar en el exámen de los tres puntos que comprende el servicio segun el art. 1.°, necesito descartarme de otro de que aquí se ha hablado, prescindiendo, por supuesto, de eso de abrir horizontes y de esas otras grandezas, porque eso no es propio de este sitio, y debemos dejarlo para esos remitidos que publican los periódicos independientes, algunos de ellos en la seccion de reclamos.

Pero hay un punto realmente interesante, que es el relativo á la proteccion que con este contrato se presta á la industria naviera en general.

Señores, cuando uno ha pasado muchos años luchando con los proteccionistas y oyendo sus quejas; cuando uno recuerda aquella informacion naviera en que tomó parte el Sr. Nicolau, como la tomó tambien mi querido amigo el Sr. Pedregal; informacion en la cual yo tuve que salir al encuentro de los proteccionistas por los ataques que dirigian á la Trasatlántica; cuando uno recuerda aquellos informes que os leia el Sr. Celleruelo, así como lo que se dijo en la informacion oral, á propósito de ese que llamaban privilegio de la Trasatlántica, y de lo difícil que era á la marina mercante sostener la competencia con aquella, no se concibe aún, señores, que el Sr. Nicolau no haya tenido á bien decirnos nada sobre las razones que ha tenido para defender este proyecto, que es una puñalada dada á la mitad de la industria naviera de la marina mercante de altura, para que con la sangre que de las heridas brote, viva y engorde la otra mitad constituida por la escuadra de la Trasatlántica.

¿Qué razones hay para este cambio? Hay una aducida por el Sr. Marqués de Teverga y prohijada por el Sr. Nicolau, y hay otra que es propia del Sr. Nicolau. La comun de los dos es muy graciosa, y deben tomar acta de ella los Sres. Diputados de la mayoría. Decian ambos señores: la industria subvencionada está sujeta á trabas, á itinerarios y á condiciones, mientras que la no subvencionada goza de una completa libertad de movimientos. Ya lo sabeis, Sres. Diputados ministeriales; cuando se presente un cesante pidiéndoos un destino, debeis decirle: Vd. no comprende sus intereses; ahora tiene Vd. completa libertad de movimientos, mientras que colocado, tendria la obligacion de asistir á la oficina, etc., etc. Y añadia el señor Nicolau: si yo, naviero, apoyo este contrato, es porque ahora tenemos un mónstruo en la Trasatlántica, y si el servicio sale á concurso, es posible que venga otro, y entonces serán dos. En primer lugar, si yo supiera que me iban á matar de un tiro por la

derecha, me importaria poco que me dieran al mismo tiempo otro por la izquierda; pero aparte de esto, ¿cómo al Sr. Nicolau, que tiene tan buen talento y tanta práctica y experiencia de estas cosas, no se le ocurre que de esos dos mónstruos, el primero pudiera ser de barro y disolverse, como en el agua el azúcar, si no se ratificara este contrato, y el segundo, pudiera evitarse sustituyéndole, en la forma que luego diré, con seis ó siete Empresas, con las cuales pudiera ir la marina mercante no subvencionada, en buena compañía?

Pero el Sr. Nicolau ha dicho algo más, que me ha alarmado, y debe alarmar á todos vosotros si pensais en los contribuyentes, que es la única clase de la sociedad en la cual no se piensa cuando se trata de estos asuntos. El Sr. Nicolau, discutiendo con el señor Laviña, hablaba de ventajas, de primas, de beneficios que habian de otorgarse á la industria naviera no subvencionada, y el Sr. Laviña le contestaba: no puede ser, porque hay un artículo en el contrato que dice que la Trasatlántica disfrutará de todos los beneficios que se conceden á la industria naviera. Y yo digo: si ha de hacerse eso como el Sr. Nicolau pretende, Sres. Diputados, lo que va á pasar es muy claro. Se da subvencion á la Trasatlántica, y luego dicen los navieros no subvencionados: como nosotros no podemos competir con la Trasatlántica, porque está subvencionada, que se nos den primas; es decir, lo del niño del cuento: madre, más leche, que tengo mucho pan; madre, más pan, que tengo mucha leche.

Y puede darse el caso de que un individuo que sea á la vez accionista de la Trasatlántica y naviero por su cuenta, tenga por el primer concepto subvencion y por el segundo primas; y así, gritando: ¡viva la Patria! comerá á dos carrillos.

Y que este proyecto de ley perjudica gravemente á la industria naviera, lo habeis reconocido vosotros, señores de la Comision; cosa que no habia hecho el Gobierno, el cual no habia puesto trabas á la actividad y al tráfico que pudiera hacer la Trasatlántica, mientras que vosotros, señores de la Comision, creyendo poner una pica en Flandes, decís: La Trasatlántica, no podrá hacer el comercio de cabotaje ni el de gran cabotaje. Prescindiendo de lo que eso vale, pues creo yo que los barcos que hacen la navegacion de altura, recorren los puertos de la Península para recoger carga y llevarla á su destino, resulta que desde el momento que haceis la excepcion, reconoceis que hay daño. Pues si hay daño para la navegacion de cabotaje y de gran cabotaje, ¿no le habrá para la de altura? Por consiguiente, no hableis para nada de la proteccion de la industria naviera en general. El sistema de subvenciones es un sistema de que no soy partidario, pero le respeto y cabe discutirlo, á condicion de que se aplique por igual á todos; pero un sistema que consiste en subvencionar con carácter de privilegio odioso segun nos explicaba en el último dia el Sr. Laviña, y que viene en daño grave de la industria naviera en general, como decia en uno de sus informes el Ministerio de Marina, ¿qué tiene que ver con eso?

Y vamos al punto de la forma de adjudicar el servicio. La cuestion de legalidad ha perdido por completo toda su importancia. Desde el momento en que el asunto ha sido traido aquí, creo que no ya con el decreto de 27 de Febrero de 1852, si no aunque existiera una ley, quedaria anulada para este caso por ésta que sería una ley de excepcion. La cuestion grave recae sobre el aspecto económico, sobre el social y alguno más no ménos interesante.

Señores, para mí la Administracion que, tratándose de un asunto de esta naturaleza y de esta entidad y mucho más en este país de tan tristes tradiciones en la materia; la Administracion, digo, que en tales condiciones prefiere la contratacion directa á la subasta ó al concurso, me hace exactamente el mismo efecto que la mujer que prefiere el concubinato al matrimonio. Y la prueba de que en esta semejanza debe haber alguna exactitud, es que yo, sin poner ni quitar una tilde ni una coma, puedo decir á la Administracion que hace eso, lo que un Emperador de Oriente decia al abolir el concubinato: «¿Por qué preferir el charco turbio pudiendo beber en fuente cristalina?» El concurso tiene muchas ventajas.

Decia el otro dia mi particular amigo el Sr. Marqués de Teverga, que tenía el concurso malos antecedentes en España. Señores, es extraño que se diga esto, teniendo este proyecto entre las manos ¿Por qué se pagan hoy 20.000 duros y no 30.000 por cada expedicion de Cuba? Gracias al concurso. ¿Por qué se paga la tercera parte por el pasaje oficial? Por la misma razon. ¿Por qué se pagan 49.500 pesetas por cada expedicion á Filipinas, en vez de las 100.000 fijadas para la subasta? Por la misma razon.

Hay, además, otro motivo para preferir el concurso.

Cuando en esa informacion naviera discutíamos mi amigo el Sr. Pedregal y yo con el Sr. Nicolau y sus colegas proteccionistas sobre el que llamaban privilegio de la Trasatlántica, decíamos: eso no es subvencion, es el pago de un servicio adjudicado en subasta, á la cual podeis concurrir todos. En efecto, cuando se hace por subasta, la cosa es clara, mientras que de este otro modo se da lugar á que pueda decirse que la cantidad que se da no es el precio del servicio, sino que es una subvencion. Además, aquí viene la solucion de aquel gran problema que tanto preocupaba al Sr. Nicolau; daba S. S. por supuesto que no siendo la Compañía Trasatlántica, habia de venir otra parecida á hacer este servicio, y resultaban así los dos mónstruos. Yo no necesito repetir lo que han dicho el Sr. Celleruelo y el Sr. Laviña, lo que está contenido de la enmienda del Sr. Navarro Reverter, y lo que ha dicho la prensa y dice todo el mundo, que debia dividirse este servicio en cinco adjudicaciones en correspondencia con las cinco líneas: la de Cuba, la de Filipinas, y las tres nuevas que se crean á Marruecos, á Fernando Póo y á Buenos-Aires, sino que añado que en las que tienen, como la de Cuba, varias expediciones, daría cada una á distinta Compañía, y lo que es más, evitaria que una sola Compañía tomara dos líneas, por una razon sencillísima; porque repartida la remuneracion en esa forma, sería un beneficio repartido entre esas Compañías nacientes, que sucumbirán mañana por no poder sostener la competencia con la Trasatlántica, favorecida con tan enormes privilegios.

Pero ahora me hago cargo de que he saltado á este punto olvidándome de lo principal respecto del segundo, porque examiné si era ó no parte de este servicio la proteccion á la industria naviera en general, y me olvidé de los demás extremos que se suponen comprendidos en él.

Son, segun el art. 1.°, tres: los servicios marítimos postales; el pasaje y carga oficial, y los servicios

auxiliares de guerra. En cuanto al segundo, es de notar que por sí solo, sin relacion con los demás, es negocio para la Trasatlántica. En cuanto al tercer punto, el de los servicios auxiliares de guerra, Sres. Diputados, yo quisiera saber, ó mejor dicho, sé la opinion de algunos, y me figuro que será la de casi todos los marinos. Cuando habia comenzado ya esta discusion, apareció en el *Times* del 18 de Marzo, que tengo aquí, el contrato celebrado por el Gobierno inglés con la Compañía Cunard y con la Uhite Start para formar lo que se llama, y con razon, porque realmente merece ese nombre, «Escuadra de cruceros de reserva.» Son 10 buques, cada uno de los cuales puede llevar 2.000 hombres en catorce dias de Inglaterra á Bombay, buques que andan de 17 á 18 millas, y que valen el que ménos 10 millones, otros 20, 24, 30 y 31 millones de reales, mientras que los mejores de la Trasatlántica, por lo ménos los procedentes de Francia, valen 5 millones. A aquellos se les puede llamar cruceros, y se puede esperar que presten servicios sérios á la marina de guerra. Bien es verdad que la Comision ha sido un poco más cautelosa, un poco más discreta que el Gobierno, porque el Sr. Ministro de Ultramar decia en el preámbulo que habian de servir nada ménos que de cruceros, de avisos y de trasportes, y la Comision ha tenido el buen acuerdo de suprimir esto de los cruceros y dejar solo lo de los avisos y trasportes, añadiendo: y para defenderse á sí propios.

En cuanto á lo de trasportes, ya decia el Sr. Celleruelo que en ningun país necesita el Gobierno un contrato para utilizarlos, porque así como se requisan caballos, se requisan buques cuando es necesario, como lo hizo el general Moriones en la última guerra carlista. Y queda solo el punto principal; los servicios marítimos postales, que son los que dan nombre al proyecto de contrato, y presumo que la Comision estará conforme en que esto es lo principal. (*El Sr. Fernandez Villaverde hace signos negativos.*) ¿No es lo principal? Pues ya nos ocuparemos de esto; yo creia que cuando á un proyecto de contrato se le ponia nombre y encabezamiento, era para algo. Pero vamos á ver á qué quedan reducidos estos servicios marítimos postales.

Si se atiende á la letra, tendremos la línea del Pacífico desde San Francisco de California hasta Valparaíso; en el Atlántico, Nueva-Yorck, Charleston, Baltimore, Filadelfia, Quebec, la Guaira, Cartagena, Colon, Cuba y Puerto-Rico; en Europa, Inglaterra y Francia; en el Golfo Pérsico, Kurachée y Bushire; luego hasta Zanzibar y Mozambique; y Bombay, Calcuta y Yokohama, Hyago, Batavia, etc., etc. Realmente, parece que no queda sitio á donde no se vaya, y hasta sospechará álguien que hay envuelta entre tantos nombres alguna expedicion al Polo Norte.

Pues bien; para saber de qué se trata, realmente es preciso hacer una clasificacion, que es la siguiente: Líneas antiguas; prolongaciones de estas líneas; líneas nuevas y combinaciones, y de éstas cuatro cosas, ¿qué queda de positivo y de apreciable para nosotros, sobre todo, atendiendo á ese aspecto económico, á que tanta importancia da la Comision?

Las combinaciones, Sres. Diputados, con subvencion y sin subvencion se hacen porque tiene cuenta á los que se combinan; pero aparte de esto, hay en el contrato un artículo muy curioso que dice que cuando las combinaciones no sean posibles, no se hacen. Por consiguiente, esto es letra muerta. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: ¿Y lo que queda?) Lo que queda lo voy á leer, porque tiene todavía más gracia que lo leido. Lo que queda dice que la Trasatlántica en este caso tendrá que devolver la mitad de la subvencion recibida; por donde, así que se apruebe este contrato, la Trasatlántica, ó da desde luego algunas combinaciones por imposibles, ó las sirve una vez y las deja á la segunda, devolviendo las pocas pesetas que recibió por la primera.

Las líneas prolongadas son dos, y se han citado aquí hasta la saciedad por el Sr. Celleruelo: la red antillana, la de Veracruz y Nueva-York; es decir, una línea establecida ya por la Compañía, la cual declara en sus Memorias que es muy productiva, y la de Veracruz y Nueva-York que está subvencionada por el Gobierno de Méjico, por lo ménos por cuatro años. Las líneas nuevas son las de Fernando Póo, de Marruecos y de Buenos Aires; pero como hay una disposicion adicional en virtud de la cual pueden denunciarse á los dos años, resulta que sucede con esto lo que con el lago de Echegaray: aquí no hay más que las líneas de Cuba y de Filipinas; lo demás no es nada.

Vamos ahora á otro punto. El Consejo de Ministros pedia que los buques tuvieran las condiciones de comodidad, seguridad, velocidad y economía que reunen los de las líneas extranjeras. En cuanto á comodidades no podemos quejarnos, pues la Administracion ha sido tan previsora, que en un artículo exige que haya por lo ménos dos baños para señoras y uno para caballeros, sin duda para demostrar al mundo lo que ha progresado en España la aficion al baño. En cuanto á seguridad, ha sido asimismo previsora; pues á propósito de los estancos mamparos se dice que las portas estén dispuestas de tal manera, que puedan ser bajadas en el momento que sea necesario, y esto viene á ser lo mismo que si el dueño de un teatro contratara un telon metálico y dijera: con la condicion de que se pueda bajar con rapidez.

Por desgracia el Gobierno no ha sido tan previsor en cuanto á la velocidad y á la economía. Poco puedo hablar de la velocidad despues de lo que habeis oido al Sr. Laviña: solo me interesa hacer constar las diferencias enormes que hay entre lo propuesto por el Ministerio de Marina y lo establecido en el contrato. En el informe del Ministerio de Marina se pedian 17 millas para Cuba y Filipinas, y aquí se establecen 11½, 12 y 12½ para Cuba; 10'15, 11'15 y 12'50 para Filipinas. En las prolongaciones de la línea de Cuba se pedia 15 millas, y señala el contrato, 10; en la línea de Buenos-Aires pedia 16, y se señalan 11.

No necesito recordaros lo que decia el Sr. Laviña sobre el sistema de la velocidad média anual, que es muy cómodo para la Compañía. En los contratos actuales no hay semejante cosa; se señalan los itinerarios, que en este no se consignan; se sabe cuántos dias y horas se han de emplear en cada viaje; y como se sabe qué dia llega y sale cada buque, la intervencion de la opinion pública es facilísima y se hace la cuenta en seguida; pero aquí hay que esperar á que se acabe el año, tomar en cuenta todos los viajes y sacar la velocidad média ánual. Resultado: hay unos buques que andan una milla ménos, pero si hay otros que andan una milla más se compensan los unos con los otros.

No quiero tampoco añadir nada á la famosa interpretacion del art. 72 sobre las multas quintuplica-

das por la Comision, lo cual revela la procedencia de las multas señaladas por el Ministerio de Ultramar, porque este punto lo han discutido suficientemente los Sres. Celleruelo y Laviña con los Sres. Marqués de Teverga y Pando.

Vamos al punto de la economía. ¿Qué he de deciros de nuevo acerca de esto? Bien es verdad que en sustancia poco nuevo estoy diciendo; lo que hago es repetir lo que han dicho antes los Sres. Celleruelo y Laviña; pero como han pasado muchos dias, os recordaré, para refrescar vuestra memoria, los datos incontestables é incontestados aducidos por el señor Celleruelo.

Os recordaré, primero, que se trata de una subvencion de 8.445.222 pesetas, que en veinte años importan 168.904.445 pesetas. Entre eso y lo actual hay esta diferencia: créditos actuales, 4.194.000; se piden 8.445.222; diferencia, 4.251.222, que en veinte años suman 85.024.445 pesetas.

Diferencia entre lo que se pide ahora para las líneas de Cuba y Filipinas y lo que se está dando en la actualidad. Ahora se pagan, como he dicho, 4.194.000, y se piden 5.283.333. Diferencias, 1.089.000; en veinte años, 21.797.660.

Pues comparad ahora este coste con lo que proponia la Trasatlántica en su primera proposicion, que consistia en seguir prestando el servicio tal y como hoy se encuentra, por cuyo servicio pedia un millon ménos de reales que lo que ahora se paga. Segun el contrato, costaria el servicio á Cuba y Filipinas, segun queda dicho, 5.283.383 pesetas, mientras que, sumando el importe de la expedicion décimatercera á Filipinas á lo pedido en esa proposicion, hubiera costado solo 3.993.500; diferencia á favor de la Compañía, 1.290.333 pesetas, que en veinte años suman 25.807.660 pesetas.

Diferencia ahora entre este contrato y la tercera proposicion, con exclusion de las líneas nuevas. Resulta, segun aquél, 7.905.040, y segun ésta, 5.443.500; diferencia: en un año, 2.461.540; en veinte, 49.230.800. Prescindo de la demostracion que hizo el Sr. Celleruelo, sin que ningun indivíduo de la Comision hasta el presente se haya tomado la molestia de tomar en cuenta el argumento de la relacion entre el recorrido expresado por la Compañía y el que resulta del contrato.

Pero lo más extraordinario en esta materia son tres hechos que hasta el presente no han tenido explicacion por parte de la Comision, y no habrá sido, al ménos por lo que respecta á dos de ellos, porque faltara ocasion para explicarlos, porque el Sr. Celleruelo ha preguntado tres ó cuatro veces sobre ellos. En primer lugar, en Filipinas habia un contrato vigente, segun el cual, en cuatro años el servicio costaria 2.360.000 pesetas, y sumando á esta cifra las 198.000 de la décimatercera expedicion que se añadia, resultarian 2.558.000; es así que por este contrato se van á pagar 7.256.000, en los cuatro años, luego se hace un verdadero regalo á la Compañía, segun demostraba el Sr. Celleruelo, de 4.693.000 pesetas; ¿qué razon ha habido, Sres. Diputados, para apresurarnos tanto á rescindir ese contrato y para aplicar esta crecidísima subvencion que casi triplica la que se paga actualmente?

Nada más fácil que deducir la diferencia entre lo que hasta ahora se pagaba y lo que se va á pagar por los viajes á Filipinas. Trece viajes á 49.500 pesetas, importan 643.500; y como lo que se pide ahora son 1.814.012 pesetas, resulta una diferencia á favor de la Compañía de 1.170.000 pesetas; en veinte años, 23.410.240. ¿Qué explicacion tiene esto? ¿Qué explicacion tiene, señores de la Comision, la subvencion que se da á la línea interantillana, que no la necesita, pues hasta hoy ha vivido sin ella? ¿Por qué no habeis dado alguna respuesta á las preguntas del Sr. Celleruelo y del Sr. Laviña respecto á la subvencion que se va á pagar por la línea subvencionada por el Estado mejicano, y que supera en 50 por 100 á la que paga el mismo Estado de Méjico? ¿Quereis decirnos cómo se explican todos esos aumentos, todas esas diferencias? ¿Por qué pagais subvencion para las combinaciones, cuando no la pedia la Compañía?

Pero vamos ahora á la explicacion que se da al aumento de las subvenciones. Se hace depender de dos condiciones: el trasporte de pasaje y carga oficial y el aumento de velocidad. El Sr. Marqués de Teverga hizo, partiendo de estas bases, unos cálculos singularísimos, de los cuales venía á resultar que proponiendo el Gobierno que pagásemos 8.445.000 pesetas, habia un beneficio oculto, tan oculto, que ninguno de nosotros lo habíamos sospechado, y era, en primer lugar, el beneficio inmenso que obteníamos en materia de trasporte oficial, así de pasajeros como de carga, y luego otro beneficio fabuloso, cual era la suma que nos ahorrábamos al aumentar la subvencion tan poco, cuando se aumentaba tanto la velocidad; y hablando de este aumento de la velocidad el Sr. Marqués de Teverga, encontraba buena la base de los cálculos hechos por el Sr. Celleruelo, cálculo que luego ha rechazado por considerarlo malo el Sr. Pando, y se basaba en él para demostrar que nos ahorrábamos por estos dos conceptos, nada ménos que 6.948.306 pesetas.

Yo no hago á la Trasatlántica esa ofensa; soy más justo con ella que lo ha sido el Sr. Marqués de Teverga; porque si fuera exacto lo que S. S. dice, resultaria que esa Compañía, pidiendo en apariencia 5 1/2 millones, vendria en realidad á pedir 15 millones. Si eso fuera así, yo diria: señores de la Comision, la Compañía que se conduce de un modo que sería digno de uno de esos vendedores ambulantes que piden cuatro cuartos por lo que venden y lo dan á seguida por dos; la Compañía que se atreve á pedir 15 y luego se contenta con 5, ¿merece esos elogios que le tributais y que alegais como motivo para concederle tantos privilegios?

Mi argumento es el siguiente. El Sr. Marqués de Teverga decia: lejos de haber dado á la Compañía lo que pedia, teniendo en cuenta la subvencion directa y la indirecta, resulta un beneficio para el Estado de 6.948.306 pesetas. ¿No es este el argumento del señor Marqués de Teverga? (*El Sr. Rodrigañez*: Era un argumento *ad absurdum*.) (*El Sr. Fernandez Villaverde*: No sé á qué llama S. S. subvencion indirecta.) A la que produce el pasaje oficial. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Entonces el pasaje es una subvencion.) Pero, señores, ¿repito ó no el argumento del Sr. Marqués de Teverga? ¿Es un argumento *ad absurdum*? Coja S. S. el *Diario de las Sesiones* y verá que no hay tal cosa; lo que hay es que la Comision se arrepiente de ese argumento, como lo prueba el hecho de que el señor Pando haya tratado de combatirlo. En último término, ¿no es esto? Pues dejémoslo, porque yo lo hacia para dejar en buen lugar á la Compañía Trasatlánti-

ca, que queda en uno muy malo con lo dicho por el Sr. Marqués de Teverga; y de todas maneras, cuando el Sr. Marqués de Teverga esté en su puesto, podrá decirnos en qué sentido ha empleado S. S. ese argumento.

Toda la defensa de los señores de la Comision en este punto, consiste en decir: aquí hay dos subvenciones, una directa y otra indirecta, y comparando la proposicion de la Compañía con el contrato (porque la Comision no se preocupa en comparar el contrato con lo actual, ni con lo justo y con lo posible, que ya se da por contenta con demostrar que no se concede á la Trasatlántica más de lo que pide) dice: Si bien la subvencion directa es mayor, la indirecta es mucho menor. (*El Sr. Villaverde*: No admitimos tal subvencion indirecta.) Bueno. La Comision dice: Si se aumenta la subvencion, se disminuye el precio del trasporte oficial. ¿Satisface esto á S. S.? Pues no merecia la pena de la rectificacion, salvo si el Sr. Villaverde parte del supuesto (y todo es posible) de que, tanto ha mejorado la Administracion el convenio ofrecido por la Compañía respecto al trasporte oficial, que es una carga de la Compañía. (*El Sr. Villaverde*: Evidente.) Creia algunas veces que la Comision no habia examinado el expediente; ahora veo que S. S., ni ha leido ni siquiera el contrato. ¿No se acuerda S. S. de dos artículos que hay en él, uno que dice que el Gobierno se *obliga* á trasportar por los buques de esa Compañía todo el pasaje oficial? ¿No recuerda S. S. otro que dice que se obliga á mandar por ellos toda la carga oficial? (*El Sr. Fernandez Villaverde:* Si no fuera así, la carga sería insoportable.) ¡Ah! Es decir, que las cargas leves se soportan mal y las pesadas se soportan bien; yo no sabía eso. (*Risas.*) (*El Sr. Fernandez Villaverde*: El pasaje, reducido con el monopolio, puede tener una compensacion por la rebaja.) No entiendo que quiere decir S. S.

Señores Diputados, los términos de la cuestion son sencillos, y despues de esta peregrina teoría de la Comision, ya la claridad es completa.

Argumento del Sr. Celleruelo. La Compañía pedia una cantidad por esta que nosotros llamamos subvencion directa, y pedia luego una cantidad por el servicio de trasporte de pasajeros y carga oficial, y el Gobierno ha dado á la Compañía mucho más de subvencion directa y mucho más de subvencion indirecta, ó sea de la debida por el servicio de trasporte; y no así como se quiera, sino cantidades enormes en uno y otro caso. Contestacion de la Comision. No es exacto el hecho, y lo ha discutido con el Sr. Celleruelo; ahí está el texto del art. 40 del contrato de Filipinas. Y añade la Comision: pero repare el Congreso que si hemos aumentado mucho la subvencion directa, como hemos disminuido en mayor proporcion todavía la subvencion indirecta, es decir, el precio de los trasportes, queda compensado hasta el punto que, lejos de haberse dado más á la Empresa, se le da mucho ménos, y tanto hemos rebajado eso que os parece escandaloso, que llega á ser el trasporte una carga para la Empresa.

Mi contestacion es ésta: si fuera eso, diria el contrato tan solo que la Empresa se *obliga* á trasportar los pasajeros y la carga oficial; pero hay otro artículo que dice que el Gobierno se *obliga* á no permitir que ningun pasajero oficial vaya por otros buques que no sean los de la Trasatlántica, ni á mandar carga alguna sino por ellos; y dicho se está que si de ese modo *liga* al Estado la Compañía, es porque es para ella beneficio, negocio, y no carga.

Y despues de tan inesperada y extraña declaracion, ya es inútil que hable más de este punto; y no quiero preguntaros qué significa la subvencion concedida á las combinaciones de líneas ó á las líneas nuevas y prolongadas, ni qué relacion hay entre la subvencion de la línea de Cuba y la de Filipinas, y cómo se explica que una se quede próximamente como está y otra se aumente. ¿Cómo relacionais todas esas cosas, cuando esa explicacion del trasporte oficial no puede darse respecto de las líneas en que no lo hay?

Y vamos al otro argumento Aquiles del Sr. Marqués de Teverga, que es el que se relaciona con el artículo 72.

No voy á reproducir esa discusion, entre otras razones, porque yo no entiendo una palabra de mecánica; pero por lo que voy viendo, lo digo con toda sinceridad, he llegado á pensar algunas veces que este expediente, ni el Gobierno, ni la Comision, ni el señor Ministro de Ultramar lo conocen.

Porque el argumento es el siguiente. Se dice: es verdad que la Compañía pide una subvencion mucho menor; pero como ofrece hacer el servicio con la velocidad de antes, y el aumento de velocidad implica un aumento en el consumo del carbon, y el aumento del consumo de carbon implica un aumento en el gasto, dicho se está que ese aumento de subvencion está exigido con el mayor gasto á que se la obliga por la mayor velocidad. Pues á esto yo no tengo que contestar más, sino que se vea el expediente, que se vean las proposiciones de la Compañía cuando aquel célebre ofrecimiento de las Carolinas se trasformó en el famoso ofrecimiento de los servicios de guerra que SS. SS. consignan en el proyecto de contrato. La misma Compañía dijo, que si se habia de destinar á servicio de guerra, habia que aumentar la velocidad. (*El Sr. Gamazo*: Pero no es esa ni la segunda ni la tercera proposicion.) ¿Pero lo habia dicho ó no la Compañía? (*El Sr. Gamazo*: Pero no es esa ni la segunda ni la tercera propósicion, que es de lo que tratamos.)

¡Ah, Sr. Gamazo! Volvemos á lo del Sr. Celleruelo; parece que se contenta la Comision con que no resulte el absurdo de que sea mayor que lo pedido en la segunda ó en la tercera proposicion. Yo digo: ¿la Compañía no habia dado por supuesto que debiendo dedicarse los buques á usos de guerra, habia que exigir mayor velocidad? ¿Sí ó no? (*El Sr. Gamazo*: Con la garantía del interés.) ¡Ah, Sres. Diputados! Ya pareció el trapo. ¿No comprende el señor presidente de la Comision que no destruye el argumento? ¿No comprende que de todos modos, con ó sin ella, la Compañía ha reconocido que para el servicio de guerra era preciso mayor velocidad?

Dejemos ya este punto de los trasportes y de las velocidades; de los trasportes, cuya forma de pago se ha trasformado á gusto de la Compañía, á quien no parecieron bien las tarifas especiales que habia para Cuba, y pidió su sustitucion por las suyas propias, anticipándose á decir que habria de aprobarlas el Gobierno; y este punto ya famoso de las velocidades en combinacion con el art. 72, con ó sin el párrafo que se ha olvidado en la imprenta. Y resulta, señores, que las cantidades que se consignan para pagar estos servicios son mayores evidentemente en todos conceptos que las pedidas por la Empresa. Pero, ¿qué no diremos si la comparamos con la naturaleza de los servi-

cios, con su esencia y con nuestro estado financiero? ¿No era más discreto, Sres. Diputados, encerrarse en la cifra que habia en el presupuesto, y procurar en ella una economía suprimiendo una de las tres expediciones á Cuba y establecer las de Africa? ¿No era más discreto atender al estado del Tesoro de la Península, al Tesoro de nuestras colonias en vez de elevar á más del doble aquella cantidad, haciendo ascender los cuatro millones y pico á cerca de 8 1/2? ¿Es que iba á padecer el patriotismo del país porque fuesen nuestras cartas á Cuba por líneas extranjeras? ¿Es que nosotros no podíamos hacer lo que hacen los ingleses y los norte-americanos? ¿Es que vais á ir desde aquí más pronto á Cuba que yendo por los Estados-Unidos? Pues tampoco es esto exacto. Pues entonces, así como tratándose de Filipinas habeis dejado una sola expedicion, y habeis arreglado las cosas de manera que se puedan utilizar las líneas extranjeras, ¿no podia haberse hecho lo mismo en Cuba, dejando las otras combinaciones que no son más que pura fantasmagoría y no dar subvenciones á líneas que no las necesitan porque viven prósperas por sí, ó que están ya subvencionadas por Gobiernos extranjeros, como le sucede á la línea de Méjico? ¿A qué este despilfarro?

Pero faltaba poner el punto sobre la i, y lo puso el Sr. Ministro de Ultramar, y lo ha puesto más en claro la Comision, porque Sres. Diputados, dando por supuesto que todo lo que se intenta es bueno, conveniente y posible dentro de nuestro presupuesto, á cualquiera se le ocurriria decir: tenemos por delante en cuanto á Filipinas cuatro años, y en cuanto á Cuba año y medio; pues ya que prescindimos de todo ese tiempo, sobre todo de los cuatro años del contrato de Filipinas con una subvencion no más que de pesetas 29.500, preparemos el contrato y que empiece á regir con el año económico. Pero no es posible; el Sr. Ministro de Ultramar no puede esperar esos pocos meses, al 1.° de Julio, y pide un crédito para el semestre, y eso que presentaba aquí el proyecto de ley en el mes de Diciembre. Y vino luego la Comision, la cual no pudo esperar ni un trimestre ó ménos que eso, y al ver tantas prisas, uno recuerda la fórmula con que los metropolitanos piden el pálio á Roma: *instanter*, *instantius*, *instantissime*.

¿Qué prisas son estas? El Estado tiene cubierto el servicio de las líneas principales; las prolongadas existen ya; las líneas combinadas en parte; ¿qué hay aquí que no puede esperar tres meses ó dos ó uno y medio, que eso será á poco que tardemos, en discutir este proyecto? ¿cómo es que mientras están sin pagar los licenciados de Cuba y las familias de los muertos, y mientras están los licenciados de la Península de las quintas del 73 y 76 predicando la deshonra del Estado con sus abonarés, que nadie les paga, se da el escándalo de que haya dinero para una Empresa y lo pida y obtenga así enseguida, inmediatamente?

¿A quién urge? ¿*Cui prodest*?

En fin, Sres. Diputados, yo no sé cómo es posible que haya quien deje de reconocer la imposibilidad de aprobar este proyecto. Yo ya sé que este asunto está votado dos veces por los Sres. Diputados en esos pasillos y en el salon de conferencias, despues de oir los discursos de los Sres. Celleruelo y Laviña; yo no sé lo que pasará, pero, Sres. Diputados, pensad que esta cuestion, bajo el punto de vista económico, es para la marina mercante una herida mortal; que bajo el punto de vista financiero es incomprensible cuando son harto conocidos los apuros del Tesoro, así en la Península como en las colonias; que bajo el punto de vista político, es de no pequeña trascendencia la singularidad que va á resultar, de que en esta legislatura no ha habido unidad, energía y actividad más que para aprobar el arriendo de la renta de tabacos y este asunto de la subvencion á la Trasantlántica.

Y bajo el punto de vista de un interés más alto, Sres. Diputados, hay dos males; hay dos graves males de la política actual en España, que todo el mundo siente, por más que haya diferencias en la manera de expresar este sentimiento: todo el mundo, desde el filósofo más encopetado hasta el labriego más humilde, desde el político científico hasta el modesto habitante de la ciudad, sienten lo mismo aunque lo expresen de distinta manera: os dirá el filósofo que la vida política no tiene finalidad ética, que es como corteza seca á la cual no llegan los jugos y la sávia de órden moral; dirá el humilde labriego, víctima de la iniquidad de un cacique, que va á la capital en busca de justicia y no la encuentra, porque se ha interpuesto la influencia de otro cacique de mayor cuantía; dirá cuando vuelva á su casa con el cuerpo encorvado sobre la cabalgadura, cruzados los brazos sobre el pecho y el ánimo postrado por la injusticia: esto no está bien, esto no lo manda Dios; os podrá decir el político científico que hay cada dia un divorcio más señalado entre la sociedad y el Estado, que el Estado, no solo está separado de la sociedad, sino que parece como si estuviera en contra de ella, y que en vez de ser respecto de ésta lo que el corazon al cuerpo humano, es como la bomba que envia el aire para respirar, al buzo que está dentro del agua. Os dirá el ciudadano que indiferentemente ve pasar por delante de su vista las situaciones y los Gobiernos que se suceden, que la política es una mentira, que los políticos somos unos farsantes, que no nos ocupamos de otra cosa que de nuestro medro, de nuestro provecho ó el de los nuestros, ó el de las Empresas; y que en vez de servir al país, nos servimos de él. Todas estas no son más que distintas manifestaciones del divorcio que existe entre el órden político y el órden moral, entre el Estado y la sociedad; males de que es expresion este proyecto.

Por esto debeis pensarlo bien; si la esperanza que yo indicaba antes y que aun abrigo no se realiza, y cuenta que hablé de esta esperanza al principio de mi discurso para que no se creyera que tenía la pretension de aportar nuevos elementos de conviccion sobre los ya aportados por los Sres. Celleruelo y Laviña; si esa esperanza mia no se realiza y se vota este proyecto; si la Comision está tan preocupada que ni siquiera reconoce que el asunto pide sea revisado y considerado de nuevo, pensad, Sres. Diputados en la inmensa responsabilidad que contraeis ante el país y ante la posteridad, ante el país que dirá de vosotros que en vez de ser sus servidores sois sus perseguidores; ante la posteridad que no os perdonará que escribais esta triste página en la historia del Parlamento español.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Pido la palabra en pró.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Si como es uso y me parece necesidad, Sres. Diputados, he de empezar exponiéndoos la impresion que en mi ánimo ha causado este debate, no podria, sin faltar á la sin-

ceridad, comunicaros otra que la muy penosa de ver facultades tan brillantes como las que demostró el Sr. Laviña, como las acreditadas en esta y otras discusiones por el Sr. Celleruelo, como las mismas universalmente reconocidas al Sr. Azcárate, empleadas en desfigurar, en empequeñecer un asunto cuya importancia toca á la Comision demostraros. No ha traido, por desgracia y con sorpresa mia, á tal empresa escaso contingente el Sr. Azcárate con las palabras gruesas que le sirvieron de exordio, y con las que despues ha prodigado en su discurso, con aquellas frases injustas y excesivas de prodigalidad, fruto del engaño, resultado de la astucia y la indiferencia, bola de nieve, si no fuese porque la nieve es blanca, lo que valia tanto como decir bola de barro, y al concluir, con las reticencias del filósofo y del labriego; todo mezclado con la ironía de que tanto abusaba al describiros el objeto de este proyecto de ley.

Para acabar rechazando con la energía que ellos merecen tales juicios, yo acometo sin pasion y con calma la empresa desairada de exponeros con gravedad dirigida á vuestra razon, que espero convencer, lo que acaba de deciros con punzante ironía, en forma más amena, más distraida, el Sr. Azcárate y me considero en la necesidad de empezar mi modesto discurso explicando en términos sóbrios y sérios cuál es el objeto de este proyecto, cuáles son su tendencia y su espíritu.

Es muy cierto, como dije al Sr. Azcárate, más que interrumpiéndole, contestando á una excitacion suya, que el servicio postal no ha sido nunca el fin principal de estos contratos. Aun llamándose marítimo-postales, tienen además de ese objeto otro mucho más importante, que es el de mantener por medios los más frecuentes y rápidos posibles, dentro de nuestros recursos, la comunicacion constante con las provincias y posesiones de Ultramar, asegurándola de una manera permanente y sólida á la bandera española. Tienen además ese otro objeto, que juzgaba el Sr. Azcárate con desden muy impropio é injusto, el de los trasportes del Estado, y principalmente el de los trasportes militares. Poseemos, Sres. Diputados, un dilatado imperio colonial, resto de nuestra pasada grandeza, extensas posesiones en Asia y Oceanía, valiosas provincias en América, y no tenemos, como tiene Inglaterra, ni ejércitos coloniales ni escuadra de trasportes de guerra. Necesitamos, en tiempo de paz, llevar á Cuba los reemplazos y traer los soldados cumplidos; necesitamos, en tiempo de guerra, lo hemos necesitado por desgracia, conducir á las Antillas verdaderos ejércitos, como, con gloria, los condujo en dias difíciles la Compañía Trasatlántica. Todo esto exige, ó bien un contrato como el que ahora va á ampliarse, ó bien la creacion de una escuadra militar de trasportes que sería mucho más costosa; pero si el contrato actual, aun en los límites reducidos en que este servicio se desenvuelve, responde á otros objetos que el mero servicio postal, ¿cuál, Sres. Diputados, no es la trascendencia é importancia del proyecto que discutimos? Se trata en él, con efecto, de convertir ese limitado servicio marítimo postal con las Antillas y Filipinas, en un vasto servicio intercontinental, llamado á satisfacer grandes necesidades políticas, militares y mercantiles. Nuestra línea con Cuba y Puerto-Rico, tendrá tres prolongaciones, no combinaciones, sino tres líneas auxiliares que servirán los barcos propios de la Compañía Trasatlántica, á saber: primera, la prolongacion á Veracruz; segunda, la nueva línea á Nueva-York, con el mismo número de viajes que se hacen de España á las Antillas, ó sean 36 expediciones anuales á Méjico y otras 36 á los Estados-Unidos; tercera, un servicio regular y permanente, compuesto de 12 expediciones al año á los puertos de Colombia y Venezuela, llevando nuestra bandera á Colon á las puertas de Panamá, para asistir en el Pacífico el dia de la apertura del canal á la cita de las Naciones.

Comprende además el contrato combinaciones extensas, lo mismo en el Atlántico, de la Habana á Nueva Orleans, de la Habana á Savanah, Charleston, Baltimore, Filadelfia, Boston y Quebec, que del otro lado del istmo, mañana del canal de Panamá, en el Pacífico desde San Francisco hasta Valparaiso. La línea á Filipinas se extenderá en combinaciones de la mayor importancia mercantil, que faciliten á nuestros productos comercio directo con los puertos del golfo Pérsico, de la India, de la China, del Japon y de Australia. Comprende además el contrato la creacion de una línea importantísima á los países del Rio de la Plata, que respondiendo á la corriente de simpatía que de toda la América española llega incesantemente á la madre Patria, establecerá comunicacion directa bimensual con Buenos-Aires, haciendo escalas en Pernambuco, Bahía, Rio-Janeiro y Montevideo. Establece las interesantísimas, y de todos ansiadas, comunicaciones frecuentes con los puertos del Imperio de Marruecos, y tambien una línea de tanto interés para nuestro comercio y el fomento de nuestras posesiones de Africa, como la del golfo de Guinea. ¿Cabe, Sres. Diputados, comparar empresas, pensamientos é ideales de tal importancia para nuestro porvenir político y comercial, con ese césped y ese lago quiméricos de no sé qué conferencia del Sr. Echegaray, que el Sr. Azcárate ha creido oportuno recordar? ¿No hay aquí nada real y positivo para nuestra bandera mercante, ni para nuestro interés político? Hay de hecho el restablecimiento de nuestras relaciones mercantiles con los pueblos americanos de raza ibérica; existe además el gran interés de que nuestra bandera visite mares y puertos que hace tiempo han dejado de verla, y se muestre en otros en que rara vez ha sido vista. Hay la ventaja inmensa, la ventaja positiva, que el Sr. Nicolau con su innegable autoridad demostraba, de crear nuevas corrientes mercantiles, de concurrir á la lucha universal por el tráfico y el flete, fin que tantas Naciones han procurado y conseguido por medios que el Sr. Azcárate puede desdeñar, pero que la Comision debe exponeros, rectificando la estrecha y falsa idea que del contrato pretenden haceros formar sus impugnadores.

No es nuevo, antes bien está demostrado con los ejemplos de todas las Naciones mercantiles, que la marina subvencionada es como la precursora de la marina libre; que la marina postal abre y despeja el camino á la iniciativa privada, de ordinario tímida para estas empresas comerciales, cuando nuevas, siempre aleatorias é inciertas.

Pero además, el contrato estipula tales ventajas para la marina mercante, que no cabe negar el impulso eficaz y positivo que los progresos ulteriores de nuestra navegacion pueden recibir de las condiciones protectoras pactadas con la Empresa Trasatlántica. Aludo á las tarifas de carga y de pasaje establecidas sobre bases ventajosísimas que hasta ahora no se habian conocido, á esas tarifas que el Estado sujeta á

constante revision en interés del comercio; tarifas que tienen por primera base su nivelacion con las de los servicios extranjeros marítimo-postales similares ó paralelos. El Gobierno las mantendrá constantemente en ese nivel, y se reserva todavía la facultad de reducirlas. Además de estas tarifas ventajosas, las hay de favor para la exportacion y para los emigrantes á posesiones españolas: se establece tambien la preferencia en el trasporte para los embarques de carga española sobre la carga extranjera.

Hay otra concesion de importancia á que el señor Azcárate aludió de pasada sin darle la que tiene, que es aquella que convierte á todas las agencias de la Empresa Trasatlántica en verdaderas factorías del comercio y la navegacion, encargadas de difundir muestras y noticias, de expedir conocimientos, de trasmitir pedidos y realizar cobros, de abrir, en suma, que tal es la mision de la marina subvencionada, donde quiera que existe, de abrir el camino á las nuevas corrientes comerciales que por sí solas y sin el auxilio del Estado no lograrian establecer la marina libre y la iniciativa privada.

Expuestos rápidamente los fines mercantiles y los fines políticos á que esta ampliacion de los servicios marítimos postales responde, voy á ocuparme de ese otro servicio militar, blanco tambien de los desdenes y las ironías del Sr. Azcárate.

Ya he dicho y demostrado, que por sí solas las necesidades de los trasportes militares reclamarian este contrato, y justificarian una subvencion, porque aun cuando es verdad que los trasportes se pagan, yo no pude dispensarme de interrumpir al Sr. Azcárate cuando partia del equivocado supuesto de estimar el servicio de los trasportes como una subvencion indirecta; no pude dispensarme de interrumpirle, diciéndole que eso podria admitirse cuando los trasportes se pagasen sin rebaja, al precio ordinario; pero cuando para ellos se pacta una rebaja, y rebaja de cuantía, es indudable que esta rebaja sobre tarifas mínimas, sobre tarifas ya no libres para la Compañía, como lo eran antes, al ménos en la línea de Filipinas, es positivamente una ventaja que el Estado no puede exigir sino á una Compañía subvencionada.

Pero no era á este servicio de trasportes militares al que yo me referia al presentar como un nuevo fin importante, importantísimo del contrato el de la aplicacion de la marina mercante postal á los usos de guerra. Me referia á un servicio que implica importancia tal, que no puede dispensarse hoy de atenderlo en Europa ninguna Potencia marítima. En 1879, cuando llegaron á ser, despues de la última guerra, tan tirantes como recordareis las relaciones entre Rusia é Inglaterra, el comercio ruso acudió al Gobierno ofreciéndole sus flotas, y en seguida, el comercio inglés imitó el ejemplo: aceptó el Almirantazgo aquella patriótica oferta, y abrió un registro para inscribir en él á todos los buques mercantes que tuviesen las condiciones de construccion y andar que el mismo Almirantazgo determinaba, concediéndoles como ventaja la preferencia en los fletamentos que tuviera que hacer el Estado para las necesidades de guerra ó de trasporte.

Mas no hace mucho tiempo, y el Sr. Azcárate lo ha confirmado con referencia á la prensa inglesa, no hace mucho tiempo, el Gobierno inglés ha acabado por reconocer la insuficiencia de ese sistema, expuesto al riesgo de que los buques meramente inscritos en el Almirantazgo fueran comprados por otra Potencia ó acaso por el enemigo; y á fin de salvar este inconveniente, se ha establecido en Inglaterra el nuevo régimen á que ha aludido el Sr. Azcárate, que no es otro en rigor que el pactado en el contrato puesto á discusion con la Compañía Trasatlántica.

Consiste tal sistema en una subvencion directa concedida á algunos buques de la Compañía White Star y de la línea Cunard, que el Almirantazgo ha escogido para cruceros auxiliares, como los más útiles dentro de las aventajadas condiciones de la marina mercante inglesa, y esa subvencion se satisface allí, no á cambio de un servicio inmediatamente recibido, puesto que los barcos siguen haciendo el comercio y llevando el correo los que pertenecen á una línea postal, sino á cambio de los servicios eventuales de guerra que el Estado pueda recibir algun dia, demostrándose así, que en Inglaterra se da gran importancia al servicio que la marina mercante puede prestar á la militar extendiendo su accion y auxiliándola poderosamente.

Esto no cabe discutirlo, y yo extraño mucho que se discuta aquí: oí con extrañeza ponerlo en duda á persona de tanta ilustracion como el Sr. Celleruelo. El expediente mismo, en ese primer informe del Ministerio de Marina que ha merecido con justicia los elogios del Sr. Azcárate, expone y detalla cuáles son los usos de guerra á que los buques mercantes pueden destinarse: allí se demuestra que pueden servir de trasportes, de cruceros ofensivos y defensivos para amparar el comercio propio en caso de guerra, ó para hostilizar el comercio de una Potencia enemiga; de hospitales, talleres flotantes, depósitos de torpedos, de avisos, correos militares, de fuerzas y elementos auxiliares en fin para otros usos, secundando la accion de la marina de guerra y prestándola un auxilio tan útil, como Inglaterra misma, la maestra en las artes marítimas de la paz y la guerra, reconoce y declara en la frase que repetia el Sr. Azcárate, dando á esas flotas auxiliares, el nombre de «Escuadra de reserva de la marina de la Reina.»

Pero esta demostracion sería incompleta, ó más bien, la exposicion que vengo haciendo no sería demostracion, si no existiesen condiciones en el pliego que discutimos análogas ó semejantes, guardadas todas las distancias, á las exigidas por Inglaterra en los contratos á que acabo de referirme. No cabe discutir los servicios eventuales de guerra que puede prestar la marina mercante; lo que cabe discutir, negar ó poner en duda, es que en el contrato que está sometido á discusion, se exijan condiciones suficientes para asegurar ese género de servicios. Pues bien, Sres. Diputados; ninguno de nuestros impugnadores ha querido recordar ni reconocer que este contrato exige á los buques nuevos que la Compañía haya de presentar condiciones tales, que, fuera de la marcha de que trataré despues, son en todo iguales á las condiciones que en la ley para la reorganizacion de nuestra armada se exigen á los cruceros de guerra. Este contrato, y lo demostraré con el texto, si se me niega, exige á los buques nuevos 5.000 toneladas de desplazamiento para Cuba y 4.500 para Filipinas; exige que esos buques sean de hierro, acero ó de la materia que se considera más propia para la construccion, y no dice, como el Sr. Azcárate parecia desear, solo de acero, porque no está probado definitivamente que sea el acero preferible al hierro en tales construcciones: exige el sistema celular, compartimientos estancos,

el doble fondo, uno de los últimos adelantos en la arquitectura naval: exige máquinas Compound de triple expansion, y no las pide de cuádruple expansion, porque tampoco está definitivamente comprobada.

Todo esto, Sres. Diputados, presentará, así lo espero, á vuestra atencion el contrato bajo una faz nueva y completamente distinta, aventajando considerablemente á los contratos vigentes, y á las mismas proposiciones que hizo la Compañía, cuya identidad con el contrato en cuestion se ha afirmado aquí con pretendidas demostraciones verdaderamente peregrinas que tendré, en el curso de esta contestacion, oportunidad y espacio de analizar. Y no se pide esto solo á los nuevos buques de la Compañía Trasatlántica; se pide además que sus planos sean sometidos al Ministerio de Marina, y los buques no se construyan sin su aprobacion. Se reclama que tengan la suficiente resistencia para recibir el armamento que ha de convertirlos en avisos cruceros ó trasportes de guerra, dentro de sus condiciones, y se fija el armamento, el cual puede componerse de seis piezas de 14 centímetros.

Queda, pues, demostrado, á mi juicio, en términos breves y sóbrios, pero que contradicen suficientemente las aseveraciones que se sirvió hacer el señor Azcárate, queda demostrado que este proyecto de ley responde á fines de importancia, resuelve cuestiones de interés, y entraña adelantos que no son dignos de desden ni merecen tratarse con ironía.

Y descartado ya este primer punto, que me parecia indispensable someter á la consideracion de los Sres. Diputados, siguiendo al Sr. Azcárate en el órden de su argumentacion, tocaríame tratar ahora el primero de los puntos de doctrina que examinó S. S., aquel referente á si esta cuestion debe ser libre ó puede declararse de Gabinete.

Mas semejante cuestion, en su parte esencial, corresponde al Gobierno, que la tratará sin duda, y aun le corresponderia íntegramente si el Sr. Azcárate no hubiera querido ó propuesto que sea examinada tambien por todas las minorías de la Cámara con relacion á su respectiva conducta.

Expuso con tal motivo una teoría tan singular, que seguramente os habrá extrañado en sus labios, contribuyendo á demostraros la ofuscacion que padece su recto criterio al analizar este proyecto de ley y el contrato á que se refiere.

Decia el Sr. Azcárate en la única parte de la cuestion que me corresponde examinar: es de un gran interés político que no todas las minorías monárquicas voten este proyecto de ley, porque si le votaran todas, surgiria una cuestion constitucional de la más grave importancia: si le votaran todas, quedaria (repito su frase textual), quedaria secuestrada la prerrogativa Régia, porque S. M. la Reina Regente no podria negarle la sancion á causa de que no tendria Gobierno que refrendase su veto.

¿A qué fin imaginar un conflicto tan innecesario como quimérico? Pues qué ¿no admite el Sr. Azcárate que vengan al Parlamento cuestiones administrativas, es decir, cuestiones de aquellas en que el criterio político de los partidos no les divide, cuestiones tan claras, tan demostradas, que su aprobacion sea unánime, que obtengan, con el voto de la mayoría, los votos de las minorías monárquicas, y aun los de todas las minorías? Pues qué ¿esto no sucede diariamente? Pues si esto sucede todos los dias, ¿en nombre de qué principio constitucional ó político puede exigirse que un partido vote contra sus convicciones solo para que la Corona tenga abierta á su prerrogativa una direccion en desacuerdo con el parecer, que bien puede ser unánime, de la Representacion nacional? Si esto sucede diariamente, ¿en qué estriba el conflicto? ¿Dónde está la dificultad? Y no quiero pasar á otros aspectos de la cuestion que, como dije antes, no me corresponde discutir.

Examinaré, en cambio, la que el Sr. Azcárate derivaba de la diferencia que existe entre la forma del dictámen propuesto á la deliberacion de la Cámara, y la forma en que fué redactado el proyecto de ley por el Gobierno de S. M.

Decia el Sr. Azcárate, con algun error: «El Gobierno de S. M. pedia á las Córtes que ratificasen el contrato.» No es esto completamente exacto: el Gobierno de S. M. pedia á las Córtes autorizacion para ratificar el contrato. «El proyecto de ley, tal como en el dictámen de la Comision aparece redactado, continuaba diciendo el Sr. Azcárate, no habla ya del contrato, establece únicamente el límite máximo á que puede llegar el gasto público que la aprobacion del contrato representa, y lo distribuye entre los distintos presupuestos á que afecta.» Para rebatir esta impugnacion, para atacar en su raíz toda la doctrina que el Sr. Azcárate ha expuesto, suponiendo que el contrato de que tratamos puede ser aprobado y modificado por las Córtes, por tocar á la vida económica del Estado, no necesito sino hacer una distincion clarísima, la distincion entre dos conceptos que S. S. ha confundido: el concepto de lo parlamentario y el concepto de lo legislativo.

Este contrato, en todas sus cláusulas, absolutamente en todas, porque todas se pueden discutir y se van á discutir seguramente muchas de ellas, este contrato, ¿es asunto parlamentario? Sí. ¿Es asunto legislativo? No. Esta sencilla distincion destruye toda la argumentacion del Sr. Azcárate. No es que el contrato no pueda discutirse: repito que se discutirá; pero no es materia legislativa, porque contratar es administrar, y administrar no corresponde á las Cámaras, á no ser que degeneren en Convencion; administrar toca al Gobierno, como han reconocido otros impugnadores del dictámen.

Decia á este propósito el Sr. Laviña, que las estipulaciones financieras del contrato, aquellas que contienen una obligacion del Estado, un gasto público, no están tampoco en el texto del dictámen, y que debieran estar; para lo cual invocaba S. S. un precedente de indudable autoridad, el proyecto de ley presentado por los Ministros de Correos, Hacienda y Marina á la Cámara francesa, sometiendo á su conocimiento el contrato celebrado con las Mensagerías marítimas, y á su aprobacion tan solo las estipulaciones financieras del contrato, ó sean las referentes á la subvencion. Es verdad que allí se presentaron á la aprobacion de las Cámaras las estipulaciones financieras, y que aquí no se citan determinadamente; pero ¿acaso las estipulaciones financieras se sometian al voto legislativo por un formalismo vano? ¿Por qué someterle las estipulaciones financieras y no las demás? Pues precisamente porque tales estipulaciones entrañan aquello que únicamente corresponde en esta materia al Parlamento, declarar, reconocer la obligacion del Estado que ha de producir un crédito en el presupuesto.

Decia el Sr. Azcárate: este proyecto podrá corres-

ponder al ejercicio de las funciones del Gobierno en cuanto es un contrato; pero compete al Parlamento, en cuanto se refiere á la vida económica del Estado. En esto me hallo de acuerdo con S. S.; pero ¿cómo se refiere este proyecto á la vida económica del Estado? Precisamente en cuanto comprende é impone un gasto público, una obligacion del Estado.

Pues bien; citénse ó no, que eso es accidental, las estipulaciones económicas del contrato, nosotros hemos sometido, en nuestro dictámen, á la aprobacion del Congreso lo que al Congreso, segun la propia doctrina de S. S., compete examinar, á saber, la obligacion del Estado, se la hemos sometido con todos sus caractéres, con la expresion de su objeto, con la expresion no ménos necesaria de su límite, y despues hemos distribuido entre los distintos presupuestos á que esa obligacion afecta, el crédito máximo total que la constituye, entendiendo haber cumplido con los deberes que el mandato de vosotros recibido nos imponia, y haber obrado dentro de la doctrina más correctamente parlamentaria. Con esto creo dejar contestadas todas las impugnaciones que en la cuestion de que ahora me ocupo nos ha dirigido el Sr. Azcárate.

Mas todavía el Sr. Laviña me suministra nuevos argumentos para confirmar esta doctrina inconcusa y clara. Preguntaba el Sr. Laviña: ¿esto es un contrato ó no? No era necesario el dilema; ¿quién ha podido dudar que esto es un contrato? Pues si lo es, ¿cómo pueden modificarlo las Córtes? ¿Qué género de plenipotencia extraña podrá emplear el Congreso para tratar con el concesionario?

Porque, señores, lo evidente en la materia es que un contrato no se puede modificar por una sola de las partes. Las Córtes de ninguna manera podrian contratar; eso toca al Gobierno, y de aquí la conducta que ha seguido la Comision, en perfecta armonía con la doctrina que estoy sosteniendo. La Comision encontró algunas observaciones que hacer: ¿se las hizo al contratista? De ninguna manera; presentó esas observaciones al Gobierno; el Gobierno estimó unas, no estimó otras, en seguida trató con el concesionario, porque de esto no podia dispensarse, y despues la Comision, dentro siempre de esta doctrina, que estimo inconcusa, ha presentado al Congreso, con un proyecto de ley en que se dice lo único que se necesita decir, lo que es materia legislativa, ha presentado, digo, el texto íntegro del contrato tal como lo ha recibido de manos del Gobierno.

Despues el Sr. Azcárate, acusando de ligereza á la Comision, no ménos que de abandono al Gobierno, y llamando á este contrato el producto de la astucia y de la indiferencia, ha llegado á deciros que la Comision no ha leido el expediente; y no tanto para demostrar á la Cámara lo contrario, como porque me considero obligado á exponer todos los antecedentes del asunto, voy á oponer á la historia ligera y parcial que el Sr. Azcárate ha hecho del expediente, su verdadera historia; voy á presentaros lo que es en realidad ese pretendido desierto de que se os ha hablado, sin más oasis que los informes del Ministerio de Marina.

Esta exposicion me permitirá además recoger las alusiones que se sirvió dirigirme el Sr. Celleruelo á propósito de la participacion que en el asunto de los servicios marítimos postales cupo al Gobierno conservador del cual en los últimos meses de su mando tuve el honor de formar parte, y me ofrecerá ocasion y medio de desvanecer el efecto de aquellas frases en que S. S. me presentaba empleando no sé qué maquiavelismo singular, y presentaba á mi partido como repugnando este asunto y viniendo despues á apoyarlo de una manera lateral, no franca y abierta. El expediente demostrará asimismo que este contrato directamente celebrado con la Compañía Trasatlántica por el Gobierno de S. M. no es, segun se pretende, para argüir con una ventaja fugaz y pasajera, como un premio de servicios ó una indemnizacion de quebrantos de esa Compañía, sino la solucion de un asunto de gran trascendencia para el interés nacional; solucion adoptada despues de un estudio detenido y profundo, y sin otra mira que la del mejor servicio del Estado.

Empieza el expediente, como ha dicho el Sr. Azcárate, con la instancia presentada por la Compañía Trasatlántica al Gobierno en 9 de Marzo de 1885. En esa instancia, aquella Empresa exponia los graves perjuicios que sobre los causados por la crísis naviera universal, y por la crísis azucarera de la isla de Cuba habian inferido á la Compañía, en primer lugar, el atraso en los pagos de la subvencion por parte del Gobierno, y despues, la aplicacion en pago de determinados créditos de valores públicos que se cotizaban con una gran depreciacion. En efecto, la Compañía Trasatlántica habia recibido para saldar sus créditos anteriores á 1.° de Julio de 1878 deuda amortizable del 3 por 100, que se cotizaba, cuando la Compañía tuvo que deshacerse de ella, al tipo de 16 por 100: habia recibido en pago de los descubiertos posteriores á 1.° de Julio de 1878 y anteriores á 1.° de Julio de 1882 deuda de anualidades, cotizada al 20 por 100, y decia en su instancia que todos estos quebrantos la colocaban en la necesidad de pedir la rescision, á causa de que siendo muy corto el tiempo que quedaba de duracion al contrato, no podia repartir la amortizacion de esos perjuicios en suficiente número de años para que no afectasen de una manera grave á su vida financiera, á su desarrollo mercantil.

Esto ofrecia como solucion natural, naturalísima, que á situaciones iguales se ha buscado en todos los países del mundo la prórroga de los servicios. La prórroga en efecto permitia á la Compañía Trasatlántica repartir en un número mayor de años la amortizacion de esos quebrantos á que acabo de referirme. Hizo pues la Compañía, como ha dicho el Sr. Azcárate, una primera proposicion al Gobierno reducida á la prórroga de los veinticinco años, manteniendo los servicios en la condicion reducida y limitada de las líneas postales á Cuba, Puerto-Rico y Filipinas, sin novedad ninguna y ofreciendo una rebaja de 250.000 pesetas cada año. Pero despues la Compañía misma, no iniciando ninguna cuestion, no tomando en rigor una verdadera iniciativa, pues el pensamiento venía hace tiempo elaborándose y preparándose como una gran necesidad en el Ministerio de Ultramar, ofrecia otra solucion y hacía otras proposiciones basadas ya en la ampliacion considerable de los servicios marítimo-postales.

La segunda proposicion de la Compañía entrañaba la supresion de una de las tres expediciones mensuales á Cuba y la creacion de una nueva expedicion mensual á Filipinas, es decir, 24 viajes redondos anuales á las Antillas y otros 24 á Filipinas, en vez de los 36 y 12 que hoy se hacen respectivamente; comprendia además la extension de la línea de Cuba á puertos de las Repúblicas de Colombia y Venezuela, y á los principales de los Estados-Unidos y de Méjico, á Nueva-

York y á Veracruz: no proponia estas nuevas líneas á Marruecos, al Golfo de Guinea y á Buenos-Aires, sino simplemente una línea mediterránea con una escala en Tánger, y todo ello se ofrecia á hacerlo, como ha dicho con exactitud el Sr. Azcárate, mediante la subvencion que disfruta hoy por el contrato todavía en vigor; de tal manera que venian á satisfacerse la nueva expedicion á Filipinas y esas extensiones y combinaciones con el importe de la subvencion de la expedicion suprimida á las Antillas, equivalente á 240.000 pesos, mas el de una nueva expedicion á Filipinas, que asciende á 118.800 pesos, siendo en suma el importe de la subvencion reclamada en esta segunda proposicion de 957.600 pesos, ó sean 4.788.000 pesetas.

Mas la Compañía Trasatlántica no ocultaba en esa exposicion que pedia, como complemento de ventajas, una modificacion esencial en el régimen de las tarifas para pasajes oficiales. En el propio párrafo en que reclamaba la subvencion, y consignando en términos bien claros que era un nuevo beneficio para ella, pedia la Trasatlántica que á las tarifas oficiales vigentes en Cuba para el pago de los pasajes oficiales y militares y á las rebajas del 40 y 60 por 100 pactadas para Filipinas se sustituyesen sus tarifas particulares, con la rebaja no más que del 10 por 100, añadiendo (punto que examinaré despues en lugar oportuno de mi discurso, al recoger cargos del Sr. Celleruelo que ha confirmado el Sr. Azcárate) *bajo el sistema establecido ya en la línea de Filipinas*; porque en el contrato de Filipinas, á diferencia del de las Antillas, no hay para los trasportes oficiales tarifas fijas, sino que existen tarifas oficiales con una rebaja considerable, mayor del 10 por 100, con una rebaja del 40 por 100 para el pasaje de primera y segunda clase, y de 60 por 100 para el pasaje de tercera. (*El Sr. Celleruelo*: Mas el 10.)

Siento que la interrupcion del Sr. Celleruelo me obligue á alterar el método de mi exposicion, cuando en estos áridos y complejos asuntos el método es la base de la claridad y la claridad es la primera condicion de la palabra; pero voy á recoger la interrupcion.

Eso que acaba de indicar el Sr. Celleruelo es el orígen del error fundamental en que S. S. ha incurrido, y de todas las consecuencias equivocadas que ha expuesto en su discurso cuando comparaba las proposiciones de la Compañía con el contrato. No pidió eso la Compañía Trasatlántica, y voy á demostrarlo con el texto.

Decia el Sr. Celleruelo, leyendo algo que representaba ser copia fiel de la solicitud de la Compañía, despues publicado entre comillas en su discurso como si fuera texto copiado de un original, que no resulta conforme con la copia, lo siguiente:

«Pues todos estos servicios se compromete la Compañía á prestarlos por el precio mismo que hoy cobra y el que corresponde á la segunda expedicion mensual de Filipinas, que es de 118.800 pesos, mediante la sustitucion...»

Quiero hacer notar á la Cámara, en confirmacion de lo que antes dije, que la Trasatlántica pedia esta nueva ventaja como parte de precio. «Todos estos servicios, decia la Compañía, los haré por tal subvencion y mediante la sustitucion de las tarifas oficiales por las particulares mias, en la siguiente forma...» Vea, pues, el Sr. Azcárate cómo no hay nada extraño ni ofensivo para la Compañía ni nada equívoco ni embozado en que ésta pida, como una nueva ventaja, económica, una sustitucion de tarifas.

«Y mediante la sustitucion de las actuales tarifas oficiales por las particulares de la Compañía, aprobadas que fueran por el Gobierno, con una rebaja del 10 por 100 *como sucede en la línea de Filipinas.*» La instancia no dice «con una rebaja de 10 por 100, como sucede en la línea de Filipinas,» dice: «con una rebaja del 10 por 100 *bajo el sistema establecido ya en la línea de Filipinas.*» Es decir, que lo que pedia era el sistema, pero no los tantos por ciento fijados en el contrato de Filipinas, pues en vez de ellos determinaba clara y expresamente el 10 por 100 como reduccion única.

¿Y cuál es el sistema vigente hoy para la línea de Filipinas? A fin de exponerlo con claridad á la Cámara, adelantando esta parte de mi discurso y ampliando la digresion, diré que el sistema adoptado para la línea de Cuba consiste en una tarifa oficial que fija el precio de cada uno de los pasajes. Este sistema tiene la ventaja de la fijeza y de la claridad, pero tiene un grave inconveniente: el de establecer tipos y cantidades inalterables para cosa tan movible como los precios; se fija un precio para diez ó veinte años; y como en tan largo plazo la ley de la oferta y la demanda puede hacerle objeto de muchas fluctuaciones, corre el Gobierno el peligro de que los tipos de tarifa que eran justos al celebrar el contrato, resulten en adelante opresivos para la Compañía ó ruinosos para el Estado. Este inconveniente trató de salvarse en la línea de Filipinas, estableciendo, no tarifas fijas, sino las tarifas de la Compañía con un tanto por ciento de rebaja, con la rebaja del 40 por 100 para los pasajes de primera y segunda clase, y de 60 para los pasajes de tercera. El nuevo sistema evitaba el inconveniente de la inflexibilidad del anterior, pero tenía otra desventaja, la de dejar las tarifas, y con ellas el precio del pasaje oficial, en manos de la Compañía.

Pues bien; lo que se ha hecho en el contrato, y con esto aclaro las dudas del Sr. Azcárate, es resolver la cuestion en interés del Estado, poniendo en sus manos las dos cosas: el tanto por ciento que determina y pacta, y además las tarifas que va á determinar tambien, sobre bases ya en el contrato establecidas. Está escrito en el contrato, y no lo leo por no fatigar á la Cámara, pero lo leeré si el Sr. Celleruelo insiste en su denegacion, ó lo leeré al rectificar si despues se me niega; está terminantemente estipulado en el contrato que las tarifas de la Compañía sean aprobadas por el Estado sobre determinadas bases, la primera de las cuales exige que lo mismo las de pasaje que las de carga sean iguales, no sean superiores á las que para los mismos destinos rijan en servicios postales similares ó paralelos del extranjero, y todavía el Estado se reserva el derecho de ejercer una revision constante sobre esas tarifas; de mantenerlas al nivel de las extranjeras, y aun de reducirlas en interés del comercio. Esas tarifas, que son en sí ya tarifas oficiales que el Estado fija y que ha de fijar, partiendo de esas bases ventajosas para el comercio, esas tarifas son las que deben sufrir, para el pasaje oficial, las reducciones que el contrato establece.

Ahora bien; expuestas sumariamente las bases de uno y otro sistema, resulta de ellas claro que lo que hizo en esa instancia de 9 de Marzo de 1885 la Compañía Trasatlántica, fué pedir el del contrato de Filipi-

nas, que consistía en aplicar las reducciones para el pasaje oficial á las tarifas particulares de la Compañía.

¿Pero cuál era la reduccion propuesta? Pretendia el Sr. Celleruelo que no era sola la del 10 por 100, sino que por la tácita, la Compañía, aceptando un daño inconcebible en sus intereses, precisamente cuando estipulaba, no obligaciones, sino ventajas, ofreció al pasaje oficial las tres reducciones; la del 10, y las del 40 y 60 por 100 acumuladas. Esto no ha podido ocurrirse á nadie, y crea que es una ofuscacion padecida por S. S. (*El Sr. Celleruelo*: Es S. S. el ofuscado.) Espero la prueba, y vuelvo al expediente despues de esta larga digresion.

Todavía en esa instancia, en que como complemento de la subvencion pedia claramente, no en forma disimulada segun pretendia el Sr. Azcárate, sino en términos tan expresos como el Congreso ha oido, una reforma en las tarifas; todavía en esa instancia agregaba la Compañía Trasatlántica algo que aquí se ha callado y que hace por sí solo imposible toda equiparacion entre aquellas proposiciones y el contrato que discutimos.

Decia la Compañía que los nuevos servicios, las prolongaciones de la línea de las Antillas y la de la línea de Filipinas, todas las ampliaciones de la red postal, debian entenderse servicios no obligatorios para ella, sino potestativos que quedaban por completo en su duracion, en su organizacion y en su régimen, al arbitrio y libertad de la Compañía, comprometiéndose á continuar sirviendo como obligatorias en todas sus condiciones no más que las líneas principales de las Antillas y Filipinas. Tales eran las proposiciones primera y segunda de la Compañía, no las que aquí se han expuesto, desnaturalizadas, desfiguradas para satisfacer las necesidades de la argumentacion de los Sres. Azcárate y Celleruelo.

La tercera proposicion era igual á la segunda, con la sola modificacion de mantener todas las expediciones que existian á Cuba; es á saber, las 36 anuales de ida y vuelta. Claro está que esta modificacion reclamaba tambien el aumento de la subvencion correspondiente á la expedicion mensual mantenida: de suerte que la subvencion reclamada por la Compañía en esa tercera proposicion, agregando á la anterior la suma de 240.000 pesos, que es la correspondiente á los doce viajes redondos anuales de la expedicion á Cuba, asciende á 1.197.600 pesos, ó sean 5.988.000 pesetas. Esta instancia fué sometida por el Ministerio de Ultramar á una instruccion tal, á un estudio tan detenido y tan profundo, que su exposicion bastará para demostrar con qué esmerada atencion se ha visto por el Gobierno este asunto ahora sometido á la Cámara.

Hay en primer lugar en el expediente esa nota, de la cual ha leido el Sr. Azcárate algunos párrafos; nota del Negociado del Ministerio, contraria á la prórroga, contraria á la primera proposicion, y contraria á la indemnizacion de perjuicios, pero favorable al pensamiento de ampliar los servicios y á cuanto comprende la proposicion tercera.

El Sr. Azcárate no creyó oportuno examinar más, y dijo: así empieza el expediente; cómo acaba, ya lo sabeis; entre el principio del expediente y ese proyecto hay un desierto, sin más oasis que los informes del Ministerio de Marina.

Vamos á recorrer, Sres. Diputados, con la rapidez posible, ese desierto. Hallaremos despues de esa nota del Negociado una muy importante de la Subsecretaría, que no solo es favorable en absoluto á la tercera proposicion, ó sea á la ampliacion de los servicios, cuya conveniencia estima demostrada con solo observar que para un recorrido que aumenta en un 50 por 100 solo se pide la mejora de subvencion en un 25, sino que además es favorable á la primera proposicion, ó sea á la mera prórroga. Despues del informe de la Subsecretaría, hay otro tambien muy favorable del Ministerio de la Gobernacion, y en seguida un informe del Consejo de Estado en pleno. El Consejo de Estado no admie cuestion ninguna sobre indemnizacion de perjuicios, á causa de no estimar que los que alegaba la Compañía estuviesen probados; no admite el principio de la transaccion, sosteniendo la doctrina de que no se transige sobre hechos futuros, sino sobre hechos presentes ó pasados; pero se declara resueltamente favorable á la tercera proposicion. En tal estado examinó el expediente el Ministro de Ultramar, mi querido amigo el Sr. Conde de Tejada de Valdosera, y estudiando en conjunto tantos antecedentes, creyó necesario pedir aun más, pedir otros que el expediente no contenia acerca de los créditos reclamados por la Compañía Trasatlántica y de su verdadera situacion en cuanto se refiriese al cumplimiento del contrato por parte del Estado.

Antes de reunirse esos datos en el Ministerio de Ultramar, se presentó la nueva instancia de 7 de Setiembre de 1885, de que ha hecho un extracto muy superficial y nada justo, el Sr. Azcárate. En esa instancia, es cierto, ofrecia la Compañía Trasatlántica sus buques al Estado para las eventualidades que por entonces pudieron inquietar al patriotismo español, de igual modo que el comercio ruso y el inglés hicieron, como antes dije, igual ofrecimiento en situaciones análogas; pero como la Compañía Trasatlántica tenía pendiente una instancia por reclamaciones importantes, no podia omitir alguna referencia al curso que habia tenido hasta entonces ó que pudiera tener en adelante, y completó á la sazon sus peticiones con esa otra, referente á la garantía de interés.

Ofrecia sus buques al Estado y ofrecia hacer todo lo preciso para adaptarlos al servicio de guerra: ofrecia adquirir cruceros de las condiciones que se le exigiesen, pero pedia para su capital en aquel momento y para los aumentos que hicieran precisos esas reformas y aumentos del material flotante, la garantía por el Estado de un interés de 3 por 100, ofreciendo tambien al Estado en cambio una participacion de la mitad en los beneficios superiores al 6 por 100 que pudiera obtener del tráfico mercantil y del conjunto de los servicios y especulaciones que tenía á su cargo.

No deslumbró, como el Sr. Azcárate ha pretendido, aquella instancia á nadie, ni á la Administracion en ninguno de sus grados, ni al Consejo de Ministros, que sin duda para adquirir la ilustracion que, como S. S. se ha adelantado á declarar, necesitaba en el asunto, tomó el acuerdo que era natural de pedir informe al Ministerio de Marina, y así, se obtuvo el primero de esos dictámenes que han merecido los elogios de S. S. El informe del Ministerio de Marina respecto á servicios militares que podia prestar la flota de la Compañía Trasatlántica, y respecto á la garantía de interés, es un trabajo profundo y perfecto, que examina las causas de la decadencia de la Compañía, relacionándolas (como en Centro de competencia tan notoria era natural) con la situacion ge-

neral de la industria naviera y con la crísis que la navegacion mercante atraviesa.

Despues de esto exponia detalladamente cuáles son y cuán importantes los usos de guerra á que los buques de la Compañía podian dedicarse si fuesen modificados con arreglo á las condiciones que el informe determina.

En ese informe se analiza además el punto de vista de la garantía del interés; y sobre esto pasaré rápidamente, porque el Sr. Azcárate realmente no lo ha tratado.

Recibido este trabajo en el Ministerio de Ultramar, se pidieron á la Compañía, como el Sr. Azcárate habrá visto en el expediente, aclaraciones, y aclaraciones terminantes sobre puntos de tanto interés para juzgar un negocio de esta importancia, como la naturaleza y carácter de la garantía, la extension, el importe efectivo del capital á que la garantía habia de aplicarse, los procedimientos que se habrian de seguir para intervenir los ingresos y gastos de la Compañía; y en suma, todo lo que pudiera conducir al esclarecimiento del asunto.

Recibidos tales antecedentes, hay en el expediente un informe interesantísimo de la Subsecretaría del Ministerio, en que se demuestra, como el Sr. Azcárate ha recordado, cuán ventajosas podian resultar para el Estado las proposiciones de la Compañía, en tales términos, que aun aplicada la garantía á un capital de 12 millones de pesos, suponiendo que el de $9^1/_2$ millones que era el propio de la Compañía, $4^1/_2$ en acciones y 5 en obligaciones, se aumentase hasta completar la suma de 12, á fin de adaptar los buques á los servicios militares, aun aplicada á un capital de esa magnitud la garantía del Estado, partiendo de la base de un beneficio de 12 por 100 que me parece aceptaba el Sr. Azcárate y que ha sido siempre el punto de partida de los cálculos y presupuesto formados por el Ministerio de Marina, aun así consideraba la Subsecretaría ventajosa la proposicion; á tal punto que encontraba seguro que reduciría en cantidad bastante apreciable la subvencion que en el desarrollo del contrato con la prórroga tuviera que abonar el Estado.

Ocurria esto, señores, en un mes que no puede recordarse sin honda é inconsolable pena; en el mes de Noviembre de 1885; el Ministro de Ultramar, señor Conde de Tejada de Valdosera, pasó de nuevo el expediente á informe del Consejo de Estado en pleno.

Tal es el estado en que el Gobierno del partido liberal-conservador dejó el expediente; hasta aquí llegó el exámen minucioso, detenido, profundo, que al propio tiempo que acredita todo el interés, toda la atencion, todo el estudio que aquel Gobierno consagró al asunto de que se trata, demuestra por sí mismo y por la situacion en que hubo de quedar, lo inexacto é inoportuno de las insinuaciones del Sr. Celleruelo

Razones de delicadeza obligaron al Consejo de Estado á aplazar su informe; pertenecian á aquel alto Cuerpo hombres ilustres en la Administracion que, teniendo á la vez una significacion política, habian presentado sus dimisiones; atendida la magnitud y la importancia del asunto, creyeron debido aquellas dignísimas personas, aquellos queridos amigos mios, dejar su exámen á sus sucesores, y con efecto, el informe del Consejo de Estado en pleno, pedido por el Sr. Conde de Tejada de Valdosera en Noviembre de 1885, no fué comunicado al Gobierno sino en 10 de Marzo de 1886. No lo analizaré; pero, en resúmen, ese informe era favorable á la ampliacion de los servicios y á la prórroga concedida, en forma directa, puesto que el concurso se declaraba ocioso, me parece que estéril, *infructuoso* es el adjetivo que le aplicaba el Consejo: era el informe favorable tambien á la garantía de interés, si bien indicaba las precauciones que debian adoptarse y los inconvenientes que toda garantía de interés tiene para el Estado. Toda garantía de interés, Sres. Diputados, es una obligacion eventual, aleatoria que puede imponer al Estado las consecuencias del abandono, del error ó de la desgracia de gestiones ajenas, que puede hacerle padecer las consecuencias de crísis mercantiles ó de otro género; pero aun con esos inconvenientes, decia el Consejo, la garantía de interés es una forma de auxilio admitida en Cuba para el ferrocarril Central, admitida en Filipinas para el ferrocarril de Manila á Dagupan, y no hay por qué rechazarla en principio cuando una necesidad pública la justifica; indicaba las precauciones que convenía adoptar, expresando como la primera de ellas, fijar de una manera clara y terminante, el capital á que esa garantía debia de aplicarse: señalaba el de 12 millones de pesos como máximum, y exponia la conveniencia de examinar si alguna parte de ese capital estaba destinado á servicios distintos del marítimo-postal. Nada más diré sobre la garantía del interés, porque el Sr. Azcárate no se ha ocupado de ella, acaso porque el Gobierno, al examinar el asunto, la desestimó; que seguramente de haber sido admitida no se habria librado de la impugnacion apasionada de S. S.

Recibió en esta forma el Ministerio de Ultramar ese expediente que, segun el Sr. Azcárate, la Comision desconoce, y el Ministro de Ultramar, Sr. Gamazo, no aprobando, sin duda por graves razones de interés público, la forma de auxilio de la garantía de interés, tomó un acuerdo análogo al adoptado por su antecesor delante de otro informe del Consejo, del primero que se emitió en este asunto; tomó el acuerdo de reclamar nuevos antecedentes.

Yo ruego á los Sres. Diputados que se fijen en la calidad, en el número y en el interés de los antecedentes reclamados por el Ministro de Ultramar, Sr. Gamazo. Reclamó del Ministerio de Estado, para basar en ellos el profundo estudio que este asunto reclamaba por su importancia, todas las leyes y contratos de servicios marítimos postales de todas las Naciones; reclamó al Ministerio de Marina un presupuesto detallado y completo de los servicios; reclamó al Ministerio de Hacienda relaciones del movimiento comercial, y los datos de los pasajes oficiales los reunió en su propio Ministerio. Tal es la preparacion de este asunto; tal es la instruccion que este expediente ha recibido; instruccion y preparacion que, á la verdad y en justicia, á nada pueden compararse con menor propiedad que á un desierto. Llegaron esos antecedentes, se estudiaron detenidamente, puesto que fueron reclamados en 17 de Abril, y el Ministro de Ultramar no presentó el resultado de su estudio á sus compañeros, no les propuso resolucion en el asunto hasta 8 de Agosto de 1886. Y en 8 de Agosto de 1886, ¿qué resolucion adoptó despues de larga deliberacion el Consejo? Acordó unánimemente el Consejo de Ministros, en primer término, que el interés público reclamaba la ampliacion de los servicios marítimo-postales y la creacion del servicio intercontinental de que os he hablado al comenzar mi discurso; acordó que la

ampliacion de servicios debia comprender una línea á los países del Rio de la Plata, una línea á Marruecos, una línea á nuestras posesiones del Golfo de Guinea, y líneas auxiliares de las existentes á las Antillas y Filipinas, y acordó ofrecer el desempeño de los servicios ampliados á la Compañía Trasatlántica, que á satisfaccion de todos los Gobiernos venía desempeñando servicios similares, aunque mucho más reducidos. Fué el tercer artículo, digámoslo así, de aquel acuerdo, la formacion del pliego de condiciones, que no se confió en su preparacion, como de ordinario sucede, como podia haber sucedido en este caso, á las oficinas de un solo Ministerio, ni siquiera á las oficinas de varios Ministerios; se confió por el Consejo al trabajo personal de cuatro Ministros, decidiéndose que los de Gobernacion, de Ultramar, de Marina y de Hacienda se reunieran para redactarlo. Por fin, acordó el Consejo de Ministros que, en el caso de que la Compañía Trasatlántica no aceptara el desempeño de los servicios que se le ofrecian, se abriese concurso á fin de contratarlos en adjudicacion pública.

En este punto, el Sr. Azcárate trató de desautorizar un pliego de condiciones, redactado en forma tan meditada y solemne por cuatro Ministros de la Corona, despues de toda esa preparacion, con tales antecedentes á la vista, haciendo no sé qué juego de fechas, del cual parecia resultar que, en pocos dias, se habian hecho todos los trabajos; y yo debo advertir al Sr. Azcárate que esas fechas no son las que su señoría ha presentado. En 8 de Agosto de 1886 se tomó el acuerdo, y hasta el 16 de Noviembre no se procedió á formar el pliego. (*El Sr. Azcárate*: No me refería á eso.) Sé á qué se ha referido S. S. Ha dicho el Sr. Azcárate: cuatro Ministros debian redactar el pliego de condiciones; esos Ministros se reunieron el 16, volvieron á reunirse el 17, formaron el pliego, el Consejo lo aprobó el mismo dia y lo comunicó á la Compañía, que se apresuró á aceptarlo el dia 18, como si hubiera estado detrás de la puerta del Consejo. Este es el cargo del Sr. Azcárate.

Pues fuera de que no sería exagerado decir que toda la instruccion del expediente habia sido preparacion del pliego de condiciones, no es de suponer que el Sr. Ministro de Ultramar perdiese el tiempo que medió desde el 8 de Agosto hasta 16 de Noviembre, en que con todos los materiales dispuestos, con todos los trabajos preparados, despues de largos debates en Consejo, se reunieron los cuatro Sres. Ministros en conferencia para redactar el pliego de condiciones. Tuvieron lugar dos conferencias, se redactó el pliego y se comunicó el dia 17 á la Empresa. ¿Qué tiene de particular que la Empresa contestara al dia siguiente? Para esto no necesitaba sino estar en su casa, no le hacía falta estar á la puerta del Consejo de Ministros, sea cual fuere la intencion de la frase. Y ya con esto, Sres. Diputados, concluyo de examinar el expediente. No hago sobre los hechos que se derivan de mi exposicion el menor comentario. No deduzco consecuencias, me he limitado á hacerla, más que para demostrar al Sr. Azcárate que la Comision conoce el expediente, para probar al Congreso que este asunto tiene una larga y meditada preparacion, tan larga, tan meditada y tan solemne como realmente no la puede tener mayor ningun asunto. Puede un asunto administrativo estudiarse tan bien y profundizarse tanto; pero más, no me parece posible. Fíjese el Congreso en la gravedad del cargo que se dirige á un Gobierno suponiendo que despues de esa preparacion, despues de ese estudio, puede, no ya por culpa, pero ni aun por error, desamparar los intereses públicos.

Y paso á otro punto del discurso á que tengo la honra de contestar, á aquel en que el Sr. Azcárate examinaba en sus dos fases lo que ha llamado la forma del contrato; es, á saber: si procedia en derecho y si convenia á la Administracion la contratacion directa ó la adjudicacion pública.

Empezaba el Sr. Azcárate sosteniendo que aquí no hay ya cuestion legal, porque el proyecto de ley sometido al Congreso la suprime; pero S. S. ha debido reconocer que no la ha habido nunca, toda vez que el decreto sobre contratacion de servicios públicos de 27 de Febrero de 1852 exceptúa de la subasta pública, de la única forma de licitacion admitida é impuesta por nuestra legislacion administrativa, aquellos servicios en que el interés ó el secreto del Estado exigen garantías especiales; y no hay duda en que los servicios de que se trata pertenecen al número de los exceptuados, pues el propio preámbulo del decreto la resuelve al poner como ejemplo de esa excepcion: primero, los servicios marítimo-postales de Ultramar, y despues los contratos de la deuda flotante del Tesoro.

No ha habido, pues, nunca, cuestion legal. El Gobierno ha podido contratar directamente con la Compañía Trasatlántica sin forma de licitacion pública dentro de la ley. ¿Ha debido hacerlo? Examinemos ahora, siguiendo al Sr. Azcárate, la cuestion de conveniencia, la cuestion administrativa, dejando á un lado la cuestion legal, que nunca, á la verdad, ha existido.

No me será difícil refutar en este punto las observaciones del Sr. Azcárate. Yo extraño que S. S. no comparta la opinion ya extendida de que esas formas de la subasta pública y del concurso son propias de servicios reducidos y normales en que hay muchos concurrentes, de servicios á cuya inspeccion, á cuya vigilancia y contratacion no puede descender el Gobierno por sí mismo, teniendo que confiarlos á sus agentes; de servicios, en suma, que bajo el régimen general y necesario de desconfianza que informa nuestra legislacion administrativa y de contabilidad tomada de Francia, no pueden sin imprudencia organizarse con otras garantías. Pero en servicios de esta magnitud, donde el número de concurrentes y licitadores es limitadísimo y conocido, en servicios que el Gobierno examina, y rige, y concierta por sí mismo, como acabo de demostrar que ha preparado y concertado este de que nos ocupamos, en tales servicios las formas de la licitacion pública no son necesarias.

Las modernas teorías, las teorías corrientes en la materia en la propia Francia, de donde España tomó las que inspiraron el decreto de 27 de Febrero de 1852, son muy favorables al sistema de contratacion directa por la Administracion. (*El Sr. Azcárate*: ¿Y el arriendo de tabacos?) Yo no lo he defendido; digo poco, lo he condenado, y por consiguiente, no es ese para mí un argumento; pero no tengo inconveniente en decir á S. S., que siendo enemigo resuelto del arriendo de la renta del tabaco, como de toda renta pública, quizás hubiera preferido, en la hipótesis de aceptarlo, y aunque el caso es harto distinto, la contratacion directa al concurso. Ya está contestado S. S.

Por lo demás, esta doctrina es inconcusa, es la que sigue todo el mundo. ¿Quién para los suministros de su casa ó de su hacienda celebra concursos ni subastas, imponiéndose innecesarias obligaciones? Las

subastas son propias y útiles para vender, no para adquirir.

La misma imágen de S. S., que yo siento repetir, porque me parece inadecuada y violenta, se vuelve contra sus doctrinas; esa misma imágen del matrimonio y del concubinato, demuestra lo que digo. El matrimonio es la eleccion directa y libre de la mujer propia, la más directa, la más libre de las elecciones, pues la hace el corazon; más parecido tiene con la subasta y con el concurso el concubinato que el matrimonio.

Habia además una condicion ineludible, de interés preferentísimo, de la más trascendental importancia, que aquí aconsejaba la contratacion directa, y era la necesidad absoluta de contratar este servicio con una Sociedad española. Todo lo que al contrato se refiere, nuestras relaciones frecuentes y rápidas con nuestras posesiones de Ultramar, el desarrollo de nuestro comercio, nuestros servicios postales, los servicios eventuales para casos de guerra; todo esto habia que entregarlo sin duda posible á la bandera española, y para eso era preciso encontrar una Sociedad de compatriotas sin que su carácter español ofreciese la menor duda, cuyos barcos, cuyos capitales fueran exclusivamente españoles.

Ya el Sr. Nicolau, con su conocimiento práctico de estas cosas, hizo una clarísima demostracion que me excusa de exponeros, como pensaba, la facilidad con que despues de nuestras reformas mercantiles se puede disimular, disfrazar la nacionalidad de la nave. Como nave española puede pasar facilísimamente cubierta por el pabellon de la Patria una nave de extranjeros. ¿Qué garantía hay en este punto bastante? Yo, garantía bastante, satisfactoria, completa, no encuentro más que una: la que da la Compañía Trasatlántica en sus estatutos, segun los cuales, sus acciones nominativas no pueden ser trasferidas á extranjeros; la Sociedad Trasatlántica tiene por condicion de sus estatutos esta que acabo de exponer; el contrato la impone tambien, el contrato exige que las acciones de la Compañía concesionaria no puedan trasferirse sin la autorizacion del Gobierno.

Se dirá, porque todo puede decirse, que se hubiera exigido esta condicion en el concurso; ¡ah, Sr. Azcárate! si sin llegar al concurso y bajo la contratacion directa son tales las dificultades que se oponen á la concesion á esa Compañía, ¿qué no hubiera sucedido si llamando á concurso se hubieran impuesto en él condiciones propias, á juicio de las gentes interesadas, para creer que alejaban de la licitacion pública á toda Compañía que no fuera la Trasatlántica?

Si esa condicion de los estatutos de la Trasatlántica se hubiera establecido en el consurso, las mismas voces que ahora censuran la forma directa en que se ha celebrado el contrato dirian entonces, cambiando de argumentacion, que aquel no era un concurso sincero, que era una concesion disfrazada; que se pretendia convocar un concurso para uso exclusivo de la Compañía Trasatlántica. Y esto, señores, sería más grave, porque al fin y al cabo hoy no hay quejas, ó las hay infundadas; pero entonces, con el anuncio del concurso, las aspiraciones se hubieran convertido en esperanzas, y las esperanzas se hubieran convertido muy fácilmente en pretendidos derechos y en enojosas reclamaciones. ¿Y qué he de decir al señor Azcárate acerca del peregrino sistema de repartir subvenciones como pan bendito, no solo entre diversas Compañías, por líneas, sino por expediciones ó viajes? Lo ménos que puedo decir de esto es, que parece impropio de S. S., que pugna con sus doctrinas; porque para S. S. la subvencion no puede ménos de ser el pago de un servicio, y no una prima estéril que no respondiese al servicio que el Gobierno exige. No es extraño que este sistema de la contratacion directa haya venido á ser, como indiqué antes, el único que para los servicios marítimo-postales subvencionados hoy prevalece en Europa, y voy á demostrarlo al señor Azcárate con los ejemplos más autorizados.

El Sr. Laviña trató con habilidad de prevenir este argumento, leyendo trozos del interesante preámbulo del proyecto sometido á las Cámaras francesas acerca de la aprobacion de las estipulaciones económicas del contrato celebrado por aquel Gobierno con las Mensagerías marítimas; y como los párrafos que S. S. no leyó encierran una confirmacion cumplida de lo que antes he expuesto al Congreso, voy á permitirme leerlos, porque ellos confirmarán, en primer lugar, lo que he adelantado, y demostrarán despues cuál es en la materia la última palabra de la Administracion francesa, á la cual la Administracion española viene teniendo desde el año 1845, ¿por qué no decirlo? por modelo y por guía.

Hé aquí lo que en ese preámbulo interesantísimo se expuso el año pasado á la Cámara francesa de Diputados. Se hace relacion de la informacion abierta acerca de esta cuestion entre la contratacion directa y la adjudicacion pública, cuando se preparaba la renovacion del servicio de la Compañía Trasatlántica francesa, y dicen los Ministros autores del proyecto de ley, y firmantes, por consiguiente, de su exposicion de motivos:

«Los partidarios de la adjudicacion hacian valer en su favor las ventajas que procura al Estado, favoreciendo la concurrencia, y á la marina mercante provocando la creacion de nuevas Compañías de navegacion.

Los partidarios de la concesion directa respondian que la adjudicacion, tan propia para resguardar los intereses del Tesoro cuando se trata de servicios restringidos, pierde una gran parte de sus ventajas cuando se aplica á empresas de la importancia de los grandes servicios de navegacion. Estos últimos exigen, en efecto, la reunion de un capital considerable, la creacion de un material inmenso, el establecimiento de agencias y de corresponsales en el exterior; presentan, en una palabra, dificultades de organizacion y de ejecucion tales, que no son accesibles sino á muy pocos concurrentes.

Es imposible, por otra parte, desconocer la enseñanza que se deriva del ensayo que se ha hecho del sistema de adjudicacion para los servicios de la Córcega y del Atlántico.

El servicio de la Córcega no encontró al principio ningun proponente, y en un segundo concurso no fué presentada más que una sola proposicion.

Lo mismo sucedió, en realidad, para los servicios de New-York y del Atlántico, á pesar de todos los esfuerzos de M. Ad. Cochery para provocar proposiciones.

Los servicios de que la Compañía Trasatlántica era concesionaria hasta 22 de Julio de 1886 fueron puestos en adjudicacion el 23 de Julio de 1883.»

Es decir, Sres. Diputados, con tres años de anticipacion, tiempo bastante para que en Francia, país donde hay otros elementos de riqueza que en el nues-

tro, otro desarrollo industrial, todo el mundo pudiera prevenirse y se preparasen todas las Compañías de navegacion que pudieran organizarse ó surgir.

Se propuso la adjudicacion como el Sr. Azcárate quiere, dividida en dos lotes: primero, servicio del Havre á Nueva-York; segundo, servicio de Méjico á las Antillas. Para el primer servicio, habiendo tenido tres años para prepararse, Sres. Diputados, «se presentó un solo concurrente, fuera de la Compañía Trasatlántica, y ese concurrente subordinaba la formacion de una sociedad de explotacion marítima á la condicion de que sería reconocido adjudicatario, y depositó una proposicion de 8.450.000 francos. El servicio fué adjudicado á la Compañía Trasatlántica por 5.480.000 francos, ó sean 1.836.000 francos más que la cifra del anterior contrato.» Sin concurso, el resultado hubiera sido más ventajoso para el Estado.

Pero no acaba aquí la exposicion de que estoy dando lectura al Congreso, á riesgo de molestarle.

Para el segundo lote la Compañía se presentó sola, y le fué adjudicado por 4.478.000 francos. Y dicen los Ministros de Correos, de Marina y de Hacienda que presentaron esta exposicion de motivos á la Cámara francesa: «*Esta experiencia, señores, nos ha parecido decisiva.* Así es que en la ocasion de renovar los contratos relativos á los servicios del Mediterráneo, la Indo-China, el Brasil y el Plata, hemos creido deber dirigirnos ante todo al concesionario actual, bien resueltos á volver al sistema de adjudicacion si las conferencias con la Compañía no hubiesen llegado á un resultado satisfactorio.»

Es decir, Sres. Diputados, exactamente el sistema seguido por el Gobierno español; y sigue la exposicion de motivos del Gobierno francés:

«Esta manera de proceder nos ha parecido tanto más conforme con el interés del Estado, cuanto que los servicios concedidos á la Compañía de las Mensagerías, forman en cierto modo un todo indivisible, cuyas partes se completan.»

Y cuidado que en esos servicios hay exactamente los mismos que constituyen el contrato puesto á discusion: servicios del Mediterráneo, servicios á la Indo-China y servicios á América.

«Que fraccionar en muchas Empresas los servicios de que se trata, no hubiera tenido otro resultado que colocar al concesionario de cada uno de ellos en situacion ménos favorable que el concesionario del conjunto.

. . . .

Que, en fin, la Compañía de las Mensagerías, por su poderosa organizacion, por su larga experiencia en comercio y navegacion, nos parece la única en estado de encargarse de la ejecucion de esos servicios en las condiciones más favorables al Estado y á los numerosos intereses en cuestion.»

Hé aquí la doctrina de la Administracion francesa, á la que el Sr. Azcárate es dueño de prestar el respeto y autoridad que quiera, pero que al cabo expresa principios y prácticas de una Administracion en cuyos actos se ha inspirado siempre, como en un buen modelo, la nuestra.

Italia ha hecho lo mismo: Italia ha concedido directamente á las Compañías reunidas de Fiorio y Rubatino sus servicios marítimos postales, y despues de contratar directamente con ellas, ha presentado el contrato al Parlamento mediante un proyecto análogo al que ahora discutimos. Alemania ha hecho más; en Alemania, el Canciller Bismark pidió autorizacion al *Reichstag* para contratar los servicios marítimo-postales y despues, usando de esa autorizacion, los ha contratado con el *Norddeutscher Lloyd*, de Bremen, sin necesidad de someter á la aprobacion del Parlamento el contrato, sino limitándose á dar cuenta de él. Ya dije antes que hasta Inglaterra, tan enemiga por toda clase de razones, unas derivadas de su inmensa prosperidad, otras de las doctrinas en que, gracias á su prosperidad, vienen inspirándose sus Gobiernos, Inglaterra tan enemiga de subvenciones y de primas, acaba de conceder subvenciones, mediante contratacion directa, sin forma de concurso, á las Compañías Vhite Star y Cunard, puramente para servicios militares de carácter eventual. (*El Sr. Azcárate*: No son subvenciones.) ¿Que no son subvenciones? Su señoría las llamará como quiera, pero voy á decir al Congreso lo que son.

Inglaterra creyó suficiente, como antes dije, para asegurar á la marina de guerra el auxilio de la mercante, inscribir en el Almirantazgo los buques que reunieran determinadas condiciones, asegurándoles una preferencia en los fletamentos del Estado; pero ante el riesgo de que otras Naciones pudieran desposeerla de esos buques, riesgo que ya es daño consumado, puesto que el Gobierno italiano compró el crucero *América* á la Compañía *Guion Line* despues que el Gobierno inglés habia gastado en aquel barco, á fin de habilitarle para los usos de guerra, 37.000 libras, ha hecho lo siguiente (el Congreso juzgará si esto es ó no conceder subvencion): ha exigido á los armadores, por ejemplo, á Cunard, que sus tres primeros barcos, *El Etruria*, *El Aurania* y *El Umbria* se alisten y preparen para usos de guerra con los refuerzos necesarios; ha construido el armamento, y despues de haber hecho esto el Almirantazgo á su costa, teniendo en los arsenales las piezas de artillería preparadas para montarlas en caso necesario, como compensacion del servicio, y para evitar que los armadores puedan disponer de sus buques vendiéndolos á otras Potencias, les entrega una cantidad anual. Si esto no es subvencion, no sé qué nombre se le puede dar.

Esos barcos están haciendo sus servicios postales y mercantiles, y el Gobierno inglés les abona la subvencion; mas para la cuestion presente no importa que sea ó no subvencion ese pago, porque de lo que ahora trato y examino es la contratacion directa, y el Sr. Azcárate no podrá decir que para conceder tal beneficio, subvencion, prima, auxilio ó precio, se ha celebrado concurso ó licitacion pública. El Almirantazgo ha contratado directamente con los armadores de esos buques. Así, pues, esto puede servir de precedente á la contratacion directa y cerrar la relacion de los ejemplos que me habia propuesto citar.

No digo más en materia de contratacion directa ó adjudicacion pública.

Descendiendo el Sr. Azcárate á las distintas condiciones del contrato, no sin protesta de que lo hacia puramente para resumir y fijar afirmaciones ya hechas, impugnaciones ya presentadas al proyecto, examinó de una manera rápida la cuestion interesante de las velocidades, punto del cuál voy á tratar antes que del referente á la subvencion, porque como el Congreso sabe, tiene sobre ella la velocidad una influencia decisiva. Voy á hablar de velocidades; pero no se asuste el Congreso, no tema verme entrar en el dédalo de la discusion técnica; más bien aspiro á sa-

car de él á la Cámara, trayendo á términos claros y precisos de resúmen cuanto se ha dicho aquí.

Viene principalmente la confusion, de las varias formas en que se presenta el dato de las velocidades. Se habla, como hablaba el Sr. Laviña, de velocidad absoluta; se habla de velocidad média, de velocidad en prueba y de velocidad en viaje, sin expresar siempre la distincion; se usan cifras de millas marinas y de millas terrestres, hasta el punto de que en las mil discusiones habidas entre tantas Empresas rivales, se ha llamado á la milla terrestre la milla reclamo, porque se emplea para exagerar las marchas, siendo notorio que muchos buques de andar muy ponderado y de nombre muy repetido cruzan con más rapidez las columnas de los periódicos que las corrientes de los mares.

Pero el único dato útil para la Cámara es el dato de la velocidad média anual, porque es el que se consigna y pide en el contrato; es á saber, un mínimun y un promedio anual.

Veamos ante todo, y siempre en esta forma, cuáles son las velocidades pedidas en el contrato, en su relacion con las actuales, para juzgar el progreso que el contrato introduce en estos servicios.

Veamos despues cuáles son, comparadas con las nuestras, las velocidades de las líneas del extranjero, no diré de las líneas paralelas, por no molestar al señor Laviña, pero de las líneas similares ó que hacen las mismas travesías.

En este contrato se pide para la navegacion á las Antillas la velocidad média anual de 11 $^{1}/_{2}$ millas por hora hasta 1.° de Octubre de 1888; desde esa fecha, es decir, desde el año que viene hasta el de 1893, la velocidad média anual será de 12 millas, y desde el año 1893 en adelante 12'50 millas. ¿Cuál es la velocidad actual? Es de 9'90 millas. ¿Os parece poco el progreso de 1'60 millas por hora que se obtiene comparando la velocidad actual con el tipo mínimo de las velocidades que en el nuevo contrato se consignan? Pues este progreso será el año que viene ya al tipo medio de la escala, es decir, al de la velocidad média de 12 millas, de 2'10 millas por hora, y desde el año 1893 será de 2'60 millas.

Creo que el adelanto es de importancia; pero comparemos ahora las velocidades consignadas en este contrato con las de las Compañías extranjeras.

No podemos establecer esa comparacion más que con las dos Compañías que hacen el recorrido á las Antillas, la Mala inglesa desde Southampton á Cuba y á Colon, y la Trasatlántica francesa en su servicio de Méjico y las Antillas. ¿Cuál es la velocidad impuesta, no por anteriores contratos, sino por el actual, hecho en 1886, y que ha de regir hasta 1901 á la Trasatlántica francesa? Pues es exactamente la misma velocidad que en este contrato se pone como tipo mínimo: 11'50 millas; y como yo no acostumbro á usar datos de segunda mano, tengo aquí la edicion oficial del contrato y de la ley, la cual dice en su art. 7.°:

«Los paiquebots afectos á las líneas de las Antillas y Méjico deberán realizar en las pruebas una velocidad de 13 nudos por hora, y una velocidad média anual en el servicio de 11'50 por hora.»

Es decir, exactamente lo mismo que consigna el contrato que discutimos, con la diferencia de que para la Compañía francesa esa velocidad de 11'50 es todo lo que se le exige sin aumento alguno obligatorio hasta 1901, mientras que la Trasatlántica española desde el año que viene hasta 1893, tendrá que realizar una velocidad média de 12 millas; es decir, media milla más que la Trasatlántica francesa; y desde 1893 en adelante nuestra Compañía tendrá que realizar una velocidad que exceda en una milla á la de la francesa.

Y cuenta, Sres. Diputados, que se trata de esa gran Compañía propietaria de los barcos de que hablaba el Sr. Laviña, como el *Champagne*, el *Gascogne*, el *Bretagne*, el *Bourgogne* y el *Normandie*, barcos que emplea en las navegaciones que los consienten y sufragan, donde la subvencion es crecida, el tráfico y el pasaje considerables, y compensan los gastos, empleando otros en la línea de las Antillas, única similar al servicio de que ahora me estoy ocupando.

Sigamos en la comparacion. ¿Cuál es la velocidad exigida por el Gobierno inglés á los navíos de su Mala Real que hacen la travesía desde Southampton á Cuba? Doce millas en la línea principal. Como no presento estos resultados, en mi sentir sencillos y claros, de un estudio largo y detenido, sino con ánimo de hacer ver á la Cámara los verdaderos fundamentos del contrato; es decir, como no he hecho mi estudio *ad probandum* sino *ad inquirendum*, tomo las velocidades de la línea general, que es la que debe compararse con la de nuestro contrato, aunque la comparacion sea para él ménos ventajosa.

Desde el año que viene será la velocidad pedida á nuestros correos trasatlánticos igual á la de la Mala Real inglesa, y nuestra velocidad definitiva excederá en media milla á la de los barcos de esa gran Compañía. ¿Sería razonable exigir más?

Velocidad en la línea de Filipinas: hasta 1.° de Junio de 1890, 10'15 millas ó nudos por hora; desde 1.° de Junio de 1890, 11'15; desde 1.° de Enero de 1895, 12'50. Se realiza, por tanto, un progreso considerable en cuanto á la velocidad en esa línea respecto de lo que ahora existe, que no es sino de 9'60 millas por hora.

Hagamos tambien la comparacion en el extranjero con líneas que presten servicios semejantes, que hagan las mismas travesías. Esta comparacion puede hacerse con cuatro grandes Empresas de navegacion, que pertenecen respectivamente á Italia, á Inglaterra, á Alemania y á Francia. Las Compañías italianas reunidas que hacen el servicio desde Génova á Bombay, Singapoore y Batabia, no tienen impuesta por su contrato sino una velocidad mucho menor. Italia, esa Potencia marítima hoy de tanta importancia, ¿qué velocidad média anual impone á su marina postal subvencionada? Exige de 9 á 10 millas; por tanto, la velocidad pedida en el contrato excede de ella en el tipo mínimo, 0'15; en el tipo médio, 1'15 y en el máximo, 2'50.

La Compañía inglesa, Peninsular y Oriental, en su servicio á Shangay desde 1888, porque, repito, que tomo los servicios nuevos, no los servicios actuales, en los que se piden unas velocidades menores, no está obligada por su contrato sino á una marcha de nudos 11'20 por hora, es decir, á una marcha que, si es superior en 1'05 á la mínima nuestra, vendrá á ser inferior en 1'30 á la de 12'50 á que llegaremos en la línea de Filipinas.

El *Lloyd* aleman de Bremen, en un contrato reciente, hecho con el propósito de competir con las Compañías francesas é inglesas más acreditadas, está obligado para el viaje á Shangay á una velocidad no más que de 12 millas; y por fin, las Mensagerias france-

sas en sus travesías á Asia y á Australia, deben realizar una velocidad superior á la máxima nuestra en media milla, ó sea, una marcha media anual de 13 nudos por hora.

Tal es la comparacion exacta de las velocidades pactadas en este contrato, velocidades iguales, superiores ó ligeramente inferiores á la que exigen las Naciones más poderosas de las Compañías dotadas de mayores elementos de navegacion. ¿Cómo, entonces, se preguntará la Cámara, se ha hablado tanto aquí de barcos que andan 18 millas y 20 millas por hora? Yo declaro que barcos que anden con una velocidad média anual de 18 millas y más, no los conozco. Yo he estudiado el reciente trabajo de Mr. Bell, que resume las velocidades médias, no anuales, sino obtenidas en un período más corto, de cinco ó seis meses, y en las condiciones más ventajosas de los buques de que se trata, y en ese informe de Mr. Bell, en que figuran todos los vapores llamados los galgos del Atlántico, que hacen la travesía de los puertos del Norte de Europa á Nueva-York, la velocidad máxima obtenida es la del *Etruria*, de la Compañía Cunard, que ha sido de 17 millas.

Mas estos datos de la navegacion del Norte de Europa á los Estados-Unidos son excepcionales é impropios para toda comparacion: así es que lejos de facilitarlas, perturban y oscurecen cuantas con ellos se hagan.

Estos datos han venido á traer el error y la confusion á muchos debates, y en estos mismos habrán hecho vacilar vuestro juicio.

Se ha dado aquí por personas tan competentes como el Sr. Nicolau, y por otros Sres. Diputados que han hecho de esta cuestion un profundo estudio, como mis amigos particulares los Sres. Marqués de Teverga y general Pando, la explicacion de ese fenómeno y del carácter excepcional de esa navegacion; se ha dicho repetidamente que los buques de que se trata tienen una gran demanda de pasaje, que hace posible que ese esfuerzo se realice; que la distancia es corta; que atraviesan mares de climas fríos, que favorecen la condensacion y aceleran la marcha, y en último término, que hay una porcion de razones técnicas y económicas que explican el fenómeno excepcional de esas marchas, solo conocidas en la navegacion á que aludo. Pero yo daré otra razon que hasta ahora no he oido en el debate, que en mi sentir es de gran importancia, y que sobre contribuir á ampliar esa explicacion ya dada aquí, arroja nueva luz para juzgar la cuestion en conjunto. ¿Cuál es el verdadero orígen de esa navegacion excepcional que ha hecho realizar esfuerzos tan grandes á las Compañías privilegiadas propietarias de esos magníficos navíos? El orígen está en la antigua rivalidad entre América é Inglaterra, rivalidad sostenida por estímulos bien sabidos, de una historia corta pero agitada.

Empeñada esa contienda entre Inglaterra y Norte-América en la navegacion antes de la aplicacion del vapor, los Estados-Unidos vencieron á Inglaterra, la vela americana dejó distanciada la vela inglesa: se atribuyó ese triunfo á la excelencia y baratura de las maderas que poseian los Estados-Unidos en sus bosques espléndidos y vírgenes: pero á poco Inglaterra, con el hierro y el carbon de piedra, logró el desquite, venciendo definitivamente á la navegacion americana, como si los bosques de otras edades hubieran salido de las entrañas del suelo inglés, donde yacian, para vengar á la vieja Albion de aquel audaz agravio de sus hijos. Despues de esto, la contienda se ha seguido y se mantiene por varias Naciones; ¿pero esa rivalidad entre las primeras Potencias marítimas y comerciales, puede ser una tentacion para nosotros? ¿Vamos nosotros á iniciar en la línea de España á las Antillas una rivalidad semejante? Pues esto es, señores. Diputados, lo que se os propone al pediros velocidades mayores de las que este contrato señala.

Al pediros velocidades superiores á las de otras Compañías extranjeras en esas mismas travesías, lo que se os pide lo que se os aconseja es que entableis una rivalidad de navegacion con Inglaterra y Francia, rivalidad que supondria grandes alientos, más en desproporcion con nuestras fuerzas; alientos generosos sin duda en sus móviles, pero estériles en sus resultados, ridículos ó aventurados, que tuvieron juicio y sentencia, aunque no por desgracia, trance y fin en las inmortales páginas del *Quijote*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Han pasado las horas de Reglamento.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Realmente no podria encerrar (con no ser mucho) lo que me resta que decir, en un período breve de tiempo; así es que, aunque lo siento, porque mi propósito era terminar hoy, agradeceré al Sr. Presidente que me reserve la palabra para el primer dia de sesion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de una comunicacion del Sr. Toda, participando que habiendo aceptado el cargo de fiscal de la Audiencia de Madrid, renunciaba el de Diputado á Córtes por el distrito de Manresa, provincia de Barcelona.

El Sr. **SECRETARIO** (Arias de Miranda): ¿Acuerda el Congreso que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Manresa, provincia de Barcelona, vacante por renuncia de D. Francisco Toda?»

El Congreso así lo acuerda.

El Congreso quedó enterado de que la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco, habia nombrado presidente al Sr. Diputado D. Antonio Maura, y secretario al Sr. Senador D. José de la Torre y Villanueva.

Tambien quedó enterado el Congreso de que las dos Comisiones que á continuacion se expresan, habian elegido presidente y secretario á los siguientes señores:

«La que entiende en la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Gibraleon á Ayamonte, al Sr. Montilla y al Sr. Talero.

La que ha de emitir su opinion sobre la proposicion de ley reformando varios artículos de la de enjuiciamiento civil, al Sr. Pedregal y al Sr. Santamaría.

Se acordó quedase sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados, el documento á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de Ultramar.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de remitir á V. EE. el adjunto expediente de la Casa general de Enajenados de la isla de Cuba, que prometí llevar á esa Cámara para conocimiento de los Sres. Diputados.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes. Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 29 de Marzo de 1887.=Víctor Balaguer.= Señores Secretarios del Congreso de los Diputados.»

Se leyeron por primera vez y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran, dos enmiendas de los Sres. Conde de Torrepando y Lastres al art. 1.° del dictámen, reproducido, sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 61, que es el de esta sesion.*)

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, los siguientes dictámenes:

El de la Comision mixta sobre reforma de algunos artículos y bases referentes al proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

De la Comision general de presupuestos, sobre una trasferencia de crédito al presupuesto del Ministerio de Fomento con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra). (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras, una de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y otra de Herrera del Duque al puerto de San Vicente. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para el lunes: los dictámenes que se han leido y demás asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las seis y cincuenta minutos.

SEIS APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmiendas al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Del Sr. Conde de **TORREPANDO** al art. 1.°

Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar al Congreso la siguiente enmienda al artículo 1.° del proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica:

El art. 1.° se redactará en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica, siempre que el art. 2.°, letra *A*, del contrato, exprese de un modo claro que los 36 viajes á las Antillas sean con escala á la ida y al retorno en Puerto-Rico para dejar y tomar la correspondencia, carga y pasajeros.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=El Conde de Torrepando.=Eduardo Gullon.=Manuel Alcalá del Olmo.=Francisco Lastres.=Francisco Cañamaque.=Antonio Batanero.=Antonio Soler.

Del Sr. **LASTRES**, adicion al art. 1.°:

Los Diputados que suscriben tienen el honor de suplicar al Congreso se digne admitir el siguiente párrafo adicional al art. 1.° del proyecto de ley relativo al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica:

«El Gobierno adoptará disposiciones eficaces para hacer que se cumpla el contrato, no solo en lo fundamental, sino en todos sus detalles, castigando severamente las infracciones en que incurran la Empresa Trasatlántica ó las autoridades encargadas de vigilar la ejecucion de lo convenido.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Francisco Lastres.=Manuel Alcalá del Olmo.=El Conde de Torrepando.=Manuel Fernandez Capetillo.=Julio Vizcarrondo.=José Sanz.=Eduardo Gullon.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision mixta, sobre reforma de los artículos y bases relativos al proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de los dos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley que autoriza el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares, despues de una detenida deliberacion, ha acordado someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados lo siguiente:

ARTÍCULO 1.°

Se autoriza el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península, islas Baleares, Ceuta y demás posesiones del Norte de Africa, con arreglo á las disposiciones de esta ley.

ARTÍCULO 2.°

El arrendamiento se verificará prévio concurso público, anunciado con cuarenta dias de anticipacion, y celebrado ante una Junta presidida por el Presidente del Consejo de Estado, y compuesta de siete Senadores y siete Diputados, elegidos respectivamente por el Senado y el Congreso; del Presidente del Tribunal de Cuentas del Reino; del Presidente de la Seccion de Hacienda del Consejo de Estado; del gobernador del Banco de España y del Presidente del Consejo superior de Agricultura, Industria y Comercio. Formarán tambien parte de la Junta, con voz, pero sin voto, el director general de Rentas, el director de lo Contencioso y el interventor general de la Administracion del Estado.

ARTÍCULO 7.°

Las proposiciones se presentarán ante la Junta en pliegos cerrados y sellados, acompañándose á las mismas el documento que acredite haber depositado, en metálico ó en valores públicos, á los tipos establecidos, bien en la Caja general de depósitos, bien en las sucursales de la misma en provincias, en las Delegaciones de Hacienda de España en el extranjero ó en el Banco de España y sus sucursales, la suma de 5 millones de pesetas, sin cuyo requisito no será admitido pliego alguno.

BASE 3.ª

Para fijar la cantidad que el contratista garantice al Estado como producto líquido de la renta en cada año, se entenderá dividido el plazo total del contrato en cuatro períodos iguales de tres años cada uno. Durante el primer período abonará el contratista 90 millones de pesetas anuales; durante el segundo, el término medio del producto líquido obtenido en los años segundo y tercero, y durante el tercero y cuarto período, el término medio del producto líquido obtenido en el período inmediato anterior.

Además de la cantidad que representa en cada año el tipo fijo garantizado, el contratista abonará el 50 por 100 del exceso del producto líquido total obtenido en el mismo año sobre aquella cantidad.

BASE 4.ª

Para fijar el producto líquido de la renta, se deducirá del total ingreso:

1.° El importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion y elaboracion, correspondientes á las manufacturas vendidas durante el año.

2.° El interés de 5 por 100 sobre el capital realmente empleado por el contratista en el negocio, sin contar la fianza.

Base 6.ª

El contratista se hará cargo por inventario valorado de los edificios, máquinas y enseres de la propiedad del Estado que constituyen las fábricas y almacenes actuales, y los devolverá, con abono de desperfectos, salvo los de uso natural, al terminar el contrato.

En dicha valoracion no se incluirá el importe de los solares de las edificaciones.

Recibirá igualmente, pagándolos al precio de coste y costas, el tabaco en rama y elaborado, envases y demás útiles para la fabricacion existentes en las dependencias del Estado al empezar el contrato.

Para practicar el inventario valorado, determinar las existencias y el precio de las mismas y justificar el importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion, se nombrará una Comision, compuesta de dos delegados del Gobierno, dos de la Compañía concesionaria y el director general de la renta, que la presidirá.

Base 11.ª

El contratista conservará en las fábricas el número, clases y precios de las labores existentes, no pudiendo alterarlos sin prévia autorizacion del Ministro de Hacienda. Además podrá establecer las que considere convenientes, poniendo en conocimiento de la Direccion del ramo las condiciones especiales de las mismas.

El contratista deberá admitir y expender en comision los tabacos elaborados en las provincias y posesiones de Ultramar y en Canarias, con arreglo á las condiciones que, de acuerdo con él, señale el Gobierno.

Los productos líquidos de estas comisiones se computarán como parte de la renta.

Las cantidades de tabaco de Filipinas, de Cuba, de Puerto-Rico y de Canarias, en sus diversas clases, que adquiera el contratista, guardarán, con respecto á la totalidad de sus adquisiciones, cuando ménos, la proporcion de 6 millones de kilógramos del de Filipinas, 3 millones de kilógramos del de Cuba, 1.500.000 kilógramos del de Puerto-Rico y 400.000 kilógramos del de Canarias, que ha sido la señalada entre unas y otras cantidades durante el último año en que ha tenido á su cargo este servicio la Administracion del Estado; entendiéndose que, si aumentasen las necesidades del consumo y fuera éste mayor de los 21 millones de kilógramos á que corresponden las cantidades mencionadas, se aumentarán tambien las mismas en idéntica proporcion.

Si durante el tiempo del arriendo se producen tabacos en nuestras posesiones del Golfo de Guinea é Islas de la Oceanía, el contratista, de acuerdo con el Gobierno, podrá admitirlos para fomentar el cultivo en aquellas regiones, pero sin disminuirse las cantidades que, con arreglo al párrafo anterior, se han de tomar de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas y Canarias, rebajándose, por lo tanto, de la adquisicion extranjera.

Podrá el Gobierno obligar al contratista á aumentar la cantidad proporcionada del producto nacional, siempre que su adquisicion no sea más onerosa que la del tabaco extranjero de análoga calidad.

Base 12.ª

Trascurridos los dos primeros años del arriendo, el Gobierno podrá conceder autorizaciones para cultivar en la Península é Islas adyacentes tabaco destinado á la exportacion al extranjero ó á la fabricacion oficial, con sujecion á las reglas que préviamente dictará la Administracion, de acuerdo con el contratista, respetando las franquicias regionales que en la actualidad existan respecto al cultivo y consumo de la planta. La cantidad de tabaco de esta procedencia que adquiera el contratista para las fábricas, se bajará de la que pueda introducir del extranjero, segun la base anterior.

Antes de conceder las autorizaciones para el cultivo, el Gobierno dará cuenta á las Córtes de las condiciones en que hayan de ser aquellas otorgadas.

Base 13.ª

El contratista estará relevado, por el hecho de su contrato, del pago de la contribucion industrial.

No se exigirá derechos de ninguna clase á la importacion de los tabacos en rama, bien se dediquen á la elaboracion ó bien se declaren inútiles para ella, como tampoco á la exportacion de los tabacos elaborados por el contratista que se destinen al extranjero. De igual suerte no se exigirán derechos de importacion á las máquinas y útiles para la fabricacion, entendiéndose por tales los instrumentos, herramientas ó aparatos que sirvan para facilitar dicha operacion

Base 17.ª

El contratista nombrará libremente los empleados que necesite para sus oficinas y direccion de labores; pero este personal no tendrá derecho alguno á que el Estado les reconozca ó declare pension, abono de tiempo de servicios ni categorías por los servicios prestados al contratista.

Este queda obligado á poner en conocimiento del Gobierno las plantillas de sus empleados, con los sueldos que se les asigne, y únicamente los que de éstos sean aprobados por el Ministerio de Hacienda, serán considerados como gastos de fabricacion.

Tambien quedará obligado el contratista á admitir en las fábricas, sin retribucion por su parte, los indivíduos del cuerpo pericial determinado en el art. 13 de la ley, que designe el Gobierno.

Palacio del Senado 2 de Abril de 1887.=Antonio Maura, presidente.=Alberto Aguilera.=Vicente Hernandez de la Rúa.=Salustiano Sanz.=El Conde de Torrepando.=Juan F. Riaño.=Francisco de la Pisa Pajares.=A. Barroso y Castillo.=Cárlos Ramirez.=Isidoro Gomez de Aróstegui.=Francisco Ansaldo.=César Alba.=N. de Paso y Delgado.=José de la Torre y Villanueva, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al proyecto de ley sobre una trasferencia de crédito al presupuesto del Ministerio de Fomento con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes.

AL CONGRESO.

La Comision general de presupuestos ha examinado el proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, disponiendo una trasferencia de crédito en el presupuesto del Ministerio de Fomento del presente año económico, con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes; y en vista de lo que resulta del expediente instruido por el centro respectivo, hallándose en un todo conforme con lo propuesto por el Gobierno de S. M., tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. En el presupuesto de «Obligaciones de los departamentos ministeriales,» correspondiente al año económico 1886-87, seccion sétima, «Ministerio de Fomento,» se trasfieren 140.000 pesetas del crédito del cap. 15, art. 1.°, «Material de estudios y obras nuevas de carreteras,» á un capítulo adicional que se denominará «Gastos de la Exposicion de Bellas Artes que ha de celebrarse en el año 1887.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Vicente Santamaría de Paredes, vicesecretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte, ha examinado este asunto, y tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras la prolongacion de la ya construida de tercer órden de Gibraleon á Ayamonte hasta el puerto de este nombre á las orillas del Guadiana.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Juan Montilla, presidente.=Antonio Barroso y Castillo.=Enrique Santana.=Cárlos Ramirez.=Manuel García Iñiguez.=Francisco Ansaldo.=Juan Talero, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra).

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley del Sr. Vincenti incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra), ha examinado este asunto; y tomando en consideracion lo propuesto por su autor, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la que partiendo de Carballino, provincia de Orense, y pasando por Juefo, Villatuxe y la iglesia de Cortejada, termine en Silleda, provincia de Pontevedra, cruzando el límite de las dos provincias entre el lugar de Cauzo y las Casas de Espiño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Raimundo Fernandez Villaverde, presidente.=Vicente Perez.=Enrique Santana.=Antonio Ramos Calderon. El Marqués de Mochales.=Angel Urzaiz.=Eduardo Vincenti, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley del Senado sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos en las provincias de Cáceres y Toledo; la primera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y la segunda de Herrera del Duque al Puerto de San Vicente.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para emitir dictámen sobre el proyecto de ley, remitido por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras dos en las provincias de Cáceres y Toledo, la primera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina y la segunda de Herrera del Duque al Puerto de San Vicente, ha examinado con detenimiento este asunto; y conforme con lo propuesto por el otro Cuerpo Colegislador, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado dos de tercer órden en las provincias de Cáceres y Toledo: la primera, que partiendo de la carretera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, cerca de dicho Herrera y en el punto de empalme que se crea más conveniente, conduzca á Logrosán; y la segunda, que desde la propia carretera de Herrera del Duque y punto próximo á Puerto Rey, cruzando la de Navahermosa á Logrosán y pasando por el Campillo de la Jara, enlace con la de Jarandilla al Puerto de San Vicente.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Venancio Gonzalez, presidente.=Eduardo Gullon.=Antonio Ramos Calderon.=Rufino Mansi.=Manuel Benayas Portocarrero.=Gustavo Morales, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL LUNES 4 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las dos y media.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Quedan sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el expediente de concesion de dotaciones á treinta y cinco conventos de la diócesis de Vitoria, pedido por el Sr. Landecho, y el estado de las detenciones verificadas en provincias con motivo de los sucesos de 19 de Setiembre del año último, reclamado por el señor Villalba Hervás.=El Sr. Portuondo ruega á la Presidencia que, habiendo desaparecido algunas de las razones por las cuales se suspendió el debate sobre su interpelacion, se digne anunciar la continuacion del mismo tan pronto como el buen órden de las discusiones lo permitan.=Contestacion de la Presidencia.=El Sr. Portuondo da las gracias.=ORDEN DEL DIA: discusion del dictámen facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo para obras municipales.=Se lee el dictámen.=El Sr. Conde de Toreno ruega á la Presidencia no se entre en la discusion de este asunto hasta tanto que lleguen los datos que sobre el particular se han pedido al Gobierno.=Contestacion de la Presidencia.=Manifestacion del Sr. Marqués de la Vega de Armijo, como presidente de la Comision.=Rectifica el Sr. Conde de Toreno.=Nueva contestacion de la Presidencia, y suspende esta discusion.=Continúa la relativa al dictámen, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque.=Se lee y aprueba el art. 2.° y último del dictámen, y pasa éste á la Comision de correccion de estilo.=Sin discusion se aprueban los siguientes: primero, incluyendo en el plan general de carreteras la de Duañez á Ateca; segundo, de la Comision mixta autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco; tercero, concediendo una trasferencia de crédito con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes; cuarto, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion de la de Gibraleon á Ayamonte hasta el puerto de este nombre; quinto, la de Carballino á Silleda (Pontevedra); sexto, la de Herrera del Duque á Talavera de la Reina; y sétimo, la de Herrera del Duque al puerto de San Vicente.=Estos dictámenes, á excepcion del de la Comision mixta, pasan á la Comision de correccion de estilo.=Continúa la discusion pendiente acerca del dictámen de ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.=Reanuda su interrumpido discurso el Sr. Fernandez Villaverde.=Rectificaciones de los Sres. Azcárate y Laviña.=Manifestacion del Sr. Ministro de Marina.=Rectifica nuevamente el Sr. Laviña.=Usa de la palabra para rectificar y alusiones personales el Sr. Celleruelo.=Se suspende esta discusion.=Quedan sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados los expedientes sobre reclamaciones del empresario del teatro Real, y cantidades que debe satisfacer por el arriendo de dicho teatro; el de subasta del actual arriendo y documentos que tienen relacion con los mismos, que á peticion del Sr. D. José de Cárdenas remitia al Sr. Ministro de Hacienda.=Se lee por primera vez y pasa á la Comision una enmienda al art. 11 del dictámen sobre el proyecto de ley creando Administraciones subalternas de Hacienda.=Se da cuenta, y el Congreso queda enterado, de haberse constituido la Comision nombrada para dictaminar sobre el pro-

yecto de ley de formacion del censo general de la poblacion de España, y de haber elegido presidente al Sr. D. Enrique F. Alsina y secretario al Sr. D. Fermin Calbeton.=Pasan á las Secciones para nombramiento de Comision mixta los siguientes proyectos de ley aprobados y remitidos por el Senado: incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo del puente de San Salvador termine en el de Solia, en la provincia de Santander; la de Ubeda (Jaen) á Villamanrique (Ciudad-Real); dos en la provincia de Soria, una de Cidones al Valle de Regumiel y otra de Montenegro de Cameros á Villoslada; concediendo una prórroga de dos años y medio para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva.=Pasa igualmente á las Secciones para nombramiento de Comision otro proyecto de ley aprobado y remitido por el Senado sobre vacaciones en todas las escuelas públicas de primera enseñanza.=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: reformando algunos artículos de la ley de enjuiciamiento civil; sobre censo de la poblacion, y acerca de la prolongacion de la carretera de Torrelavega á Oviedo hasta la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido; aprobacion definitiva de varios proyectos de ley, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las seis y cuarenta minutos.

Se abrió á las dos y media, y leida el Acta del 2 del actual, quedó aprobada.

Se acordó quedasen sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, los documentos á que se refieren las dos siguientes comunicaciones:

«Ministerio de Gracia y Justicia.—Excmos. Señores: En atencion á los deseos manifestados en la sesion de 29 del corriente por el Diputado D. Luis de Landecho, referentes á la remision á ese Cuerpo Colegislador del expediente por el cual se concedieron dotaciones á treinta y cinco conventos de la diócesis de Vitoria, S. M. la Reina (Q. D. G.), Regente del Reino, en nombre de su augusto Hijo, se ha servido disponer se envíe á manos de V. EE., como de su Real órden lo ejecuto, el referido expediente adjunto.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 31 de Marzo de 1887.=Manuel Alonso Martinez.=Señores Secretarios del Congreso de los Diputados.

Ministerio de la Gobernacion.—Excmos. Señores: Tengo el honor de remitir á V. EE. el estado de las detenciones verificadas en provincias con motivo de los sucesos del 19 de Setiembre del año anterior, cuyos datos ha reclamado el Sr. Diputado Don Miguel Villalba Hervás.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 3 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

El Sr. **PORTUONDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PORTUONDO**: La he pedido, Sr. Presidente, para rogar á V. S. se sirva disponer que se manifieste al Sr. Ministro de Estado que habiendo llegado á Madrid y tomado asiento en el Congreso mis dignos compañeros los Diputados del partido liberal de Cuba, y estando completa, como parece que deseaba que estuviese el Sr. Ministro de Estado, la representacion de este partido, deseamos que se anude el debate que el Sr. Ministro de Estado creyó necesario ó conveniente dejar interrumpido ó aplazado por ausencia de mis amigos.

Ruego además al Sr. Pesidente que tan pronto como razones de órden superior lo permitan, se digne poner al debate la interpelacion con toda la brevedad posible y compatible con el buen órden de las discusiones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Empezóse, en efecto, el debate acerca de la importante interpelacion anunciada y desenvuelta por el Sr. Portuondo, y hubo de suspenderse á ruego del Sr. Ministro de Estado.

Ha pasado, pues, segun Reglamento, el asunto al órden del dia, y dentro de él el Presidente tiene el perfecto derecho de someter á la deliberacion del Congreso unos ú otros asuntos. El Presidente considera de grande importancia éste á que se refiere el señor Portuondo: habida consideracion á esto, y dentro de las necesidades parlamentarias, procurará que este debate continúe á la mayor brevedad posible; si bien ha de decir al Sr. Portuondo, que entiende que no es probable que pueda continuar hasta despues de las cortas vacaciones que ha de tener el Congreso.

El Sr. **PORTUONDO**: Doy las gracias al Sr. Presidente por los deseos que ha expuesto, que considero perfectamente compatibles con los que yo he expresado.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas contratado en 1868 para obras municipales.

El Sr. Conde de **TORENO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿A propósito del dictámen?

El Sr. Conde de **TORENO**: Para hacer alguna observacion respecto de él, y en último término, si el Sr. Presidente no creyera que mis indicaciones eran atendibles, para discutir desde luego.

El Sr. **PRESIDENTE**: Daré al Sr. Conde de Toreno la palabra luego que se haya leido el dictámen.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen. El Sr. Conde de Toreno tiene la palabra.

El Sr. Conde de **TORENO**: Deseo, Sr. Presidente, llamar la atencion de S. S. acerca de que con respecto á este asunto, mi compañero el Sr. Fernandez Villaverdo tuvo, en nombre de esta minoría, ocasion de pedir una porcion de antecedentes indispensables, á fin de tomar parte en esta discusion. Estos antecedentes, si no estoy en un error, porque hace muy pocos

dias pregunté en Secretaría, no han venido, y como el asunto es de verdadera gravedad; como acerca de él pensaba tomar una parte importante en su discusion mi compañero el Sr. Fernandez Villaverde, que no se halla presente, por creer que no se había de interrumpir el debate sobre el proyecto de ley relativo al contrato de la Tralatlántica para tratar de este asunto; como además, despues de la discusion de la totalidad, nos proponíamos presentar algunas enmiendas que no tenemos redactadas todavía, porque no creíamos que tan pronto se pusiera á discusion este dictámen, yo me atreveria á rogar á la Mesa que tuviese la bondad, si lo estima justo, de suspender por hoy esta discusion, á fin de que en un plazo brevísimo estuviéramos dispuestos para discutir este asunto cual se merece, y que si no teníamos, como no tenemos hasta ahora, los datos oficiales que hemos pedido, reuniendo los datos particulares, que tampoco tenemos á mano, sino en nuestras casas, pudiéramos discutir este importante asunto con el detenimiento que requiere. Si S. S. no lo cree pertinente, yo procuraré, aunque sea con breves palabras, decir algo acerca de este asunto, á fin de que no pase sin alguna discusion y sin alguna protesta nuestra este dictámen, que me parece que no es de aquellos que pueden pasar sin un detenido y meditado estudio. Estoy, pues, á las órdenes del Sr. Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El asunto á que se refieren las observaciones del Sr. Conde de Toreno está puesto, con una anticipacion mayor de la necesaria segun Reglamento, á la órden del dia. No es culpa del Presidente que los Sres. Diputados que hubieran de hacer observaciones, no estén hoy en condiciones de hacerlas; observaciones á las que tendrian y tienen perfecto derecho los Sres. Diputados; no protestas, porque éstas solo podrian fundarse en la falta de cumplimiento de disposiciones reglamentarias. Sin embargo de esto, el Presidente, que desea, porque este es su deber moral, mantener con todos los señores Diputados, y singularmente con las oposiciones, aquellas relaciones de cordialidad que de él reclama la naturaleza de sus funciones, no tendrá dificultad alguna en acceder al deseo del Sr. Conde de Toreno, dando toda la dilacion que necesiten los Sres. Diputados amigos suyos para impugnar, con todo conocimiento, este dictámen, siempre que por parte de la Comision no haya, como espera que no la haya, dificultad alguna para ello.

Ha pedido la palabra el Sr. Marqués de la Vega de Armijo, presidente de la Comision: la tiene su señoría.

El Sr. Marqués de la **VEGA DE ARMIJO**: La Comision, Sr. Presidente, está dispuesta á seguir las indicaciones que la Presidencia ha hecho respecto á lo que reclamaba el Sr. Conde de Toreno, por más que este asunto lleve ya mucho tiempo de estarse debatiendo en el seno de la Comision. Han venido muchos de los documentos reclamados por el Sr. Villaverde, los más pertinentes, y sobre ellos ha redactado el dictámen la Comision; pero decididamente, si el señor Presidente estima que debe suspenderse este debate, puede hacerlo desde luego, para que no se crea que la Comision tiene deseo de que su dictámen pase sin discusion.

Respecto á la gravedad del asunto, debo decir al Sr. Conde de Toreno, que cuando se discuta se verá que no la tiene de ninguna clase, puesto que se trata sencillamente de que se reconozca, como se reconoció hace tiempo por el Gobierno, una deuda á favor del Ayuntamiento de Madrid, y de que se pague en estas circunstancias; cuyo pago han venido reclamando siempre todos los Ayuntamientos que ha habido en Madrid. De todas maneras, la Comision está á las órdenes del Sr. Presidente, y dispuesta como siempre á obedecerle.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Toreno tiene la palabra.

El Sr. Conde de **TORENO**: En primer lugar he pedido la palabra, Sr. Presidente, para explicar algo de lo que antes he dicho, y que en la natural y exquisita susceptibilidad de S. S. parecia como que no lo habia creído S. S. completamente correcto. La protesta á que yo me referia, no era en manera alguna á la Presidencia. Sé yo perfectamente que la Presidencia no solo ha cumplido todo lo que debia en cuanto á los preceptos reglamentarios, relativamente á este proyecto de ley, sino que ha hecho todo lo que de su parte correspondia. La protesta á que yo me referia, era á que no habiendo venido todavía todos los documentos que por igual estimábamos pertinentes para la discusion del asunto, creíamos que hasta entonces ni la Comision ni el Gobierno tendrian interés ni empeño en que se discutiera, y respecto de esto era acerca de lo que pensaba yo protestar, es á saber, acerca de la falta del envío de todos los documentos que para el estudio de este asunto habíamos reclamado.

Es cierto que ni el Sr. Fernandez Villaverde ni yo nos habíamos acercado al Sr. Presidente para hacerle indicacion alguna, lo cual todavía coloca, si fuera posible, en una situacion de mayor correccion y de imparcialidad á S. S.; pero no la habíamos hecho, si bien quizá haya habido de nuestra parte alguna falta, en la creencia de que se esperaria por parte del Gobierno y de la Comision á que vinieran todos los documentos para solicitar que S. S. pusiera este dictámen á discusion.

En cuanto á la gravedad del asunto no hay que darle, como parecia deducirse de las palabras del digno Presidente de la Comision, Sr. Marqués de la Vega de Armijo, ningun alcance de mala especie. Yo entiendo que el asunto es grave, porque tratándose de intereses de Madrid y de intereses relacionados con los del Estado, siempre envuelve importancia y gravedad que merece estudiarse con algun detenimiento. No lo he dicho en ningun otro sentido, ni yo uso estas palabras con sentido doble, porque cuando me propongo decir algo que tenga una significacion determinada, lo digo, si es posible decirlo, con los datos y antecedentes que poseo y con toda claridad.

Por otra parte, seguimos estando á la disposicion del Sr. Presidente, si bien le agradeceriamos infinito que nos concediera algun tiempo, poco tiempo, para prepararnos á fin de tratar el asunto con la conveniente meditacion.

El Sr **PRESIDENTE**: El Presidente consideró, de acuerdo con la Comision y con el Gobierno, que era de urgencia para el Ayuntamiento de Madrid la discusion y aprobacion de este proyecto. Con todo esto, reitera el Presidente las observaciones que antes habia hecho sobre este asunto, apoyadas por el digno señor presidente de la Comision.

Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion del dictámen relativo á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque. (*Véase el* Apéndice noveno *al* Diario *núm. 59, sesion del 31 de Marzo próximo pasado.*)

Leido el art. 2.°, y no habiendo quien pidiera la palabra, se puso á votacion, y fué aprobado.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Duañez á Ateca.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice décimo *al* Diario *núm. 59, sesion del 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de Duañez, empalmando en la que va de Soria á Calatayud, pase por Gomara y Deza á terminar en Ateca.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision mixta, sobre reforma de los artículos y bases relativas al proyecto de ley autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península é islas Baleares.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 61, sesion de 2 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en esta forma:

ARTÍCULO 1.°

Se autoriza el arrendamiento del monopolio de la fabricacion y venta del tabaco en la Península, islas Baleares, Ceuta y demás posesiones del Norte de Africa, con arreglo á las disposiciones de esta ley.

ARTÍCULO 2.°

El arrendamiento se verificará prévio concurso público, anunciado con cuarenta dias de anticipacion, y celebrado ante una Junta presidida por el Presidente del Consejo de Estado, y compuesta de siete Senadores y siete Diputados, elegidos respectivamente por el Senado y el Congreso; del Presidente del Tribunal de Cuentas del Reino; del Presidente de la Seccion de Hacienda del Consejo de Estado; del gobernador del Banco de España y del Presidente del Consejo superior de Agricultura, Industria y Comercio. Formarán tambien parte de la Junta, con voz, pero sin voto, el director general de Rentas, el director de lo Contencioso y el interventor general de la Administracion del Estado.

ARTÍCULO 7.°

Las proposiciones se presentarán ante la Junta en pliegos cerrados y sellados, acompañándose á las mismas el documento que acredite haber depositado, en metálico ó en valores públicos, á los tipos establecidos, bien en la Caja general de depósitos, bien en las sucursales de la misma en provincias, en las Delegaciones de Hacienda de España en el extranjero ó en el Banco de España y sus sucursales, la suma de 5 millones de pesetas, sin cuyo requisito no será admitido pliego alguno.

BASE 3.ª

Para fijar la cantidad que el contratista garantice al Estado como producto líquido de la renta en cada año, se entenderá dividido el plazo total del contrato en cuatro períodos iguales de tres años cada uno. Durante el primer período abonará el contratista 90 millones de pesetas anuales; durante el segundo, el término medio del producto líquido obtenido en los años segundo y tercero, y durante el tercero y cuarto período, el término medio del producto líquido obtenido en el período inmediato anterior.

Además de la cantidad que representa en cada año el tipo fijo garantizado, el contratista abonará el 50 por 100 del exceso del producto líquido total obtenido en el mismo año sobre aquella cantidad.

BASE 4.ª

Para fijar el producto líquido de la renta, se deducirá del total ingreso:

1.° El importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion y elaboracion, correspondientes á las manufacturas vendidas durante el año.

2.° El interés de 5 por 100 sobre el capital realmente empleado por el contratista en el negocio, sin contar la fianza.

BASE 6.ª

El contratista se hará cargo por inventario valorado de los edificios, máquinas y enseres de la propiedad del Estado que constituyen las fábricas y almacenes actuales, y los devolverá, con abono de desperfectos, salvo los de uso natural, al terminar el contrato.

En dicha valoracion no se incluirá el importe de los solares de las edificaciones.

Recibirá igualmente, pagándolos al precio de coste y costas, el tabaco en rama y elaborado, envases y demás útiles para la fabricacion existentes en las dependencias del Estado al empezar el contrato.

Para practicar el inventario valorado, determinar las existencias y el precio de las mismas y justificar el importe de adquisicion de la primera materia y gastos generales de administracion, se nombrará una Comision, compuesta de dos delegados del Gobierno, dos de la Compañía concesionaria y el director general de la renta, que la presidirá.

BASE 11.ª

El contratista conservará en las fábricas el número, clases y precios de las labores existentes, no pudiendo alterarlos sin prévia autorizacion del Ministro de Hacienda. Además podrá establecer las que considere convenientes, poniendo en conocimiento de la Direccion del ramo las condiciones especiales de las mismas.

El contratista deberá admitir y expender en comision los tabacos elaborados en las provincias y posesiones de Ultramar y en Canarias, con arreglo á las condiciones que, de acuerdo con él, señale el Gobierno.

Los productos líquidos de estas comisiones se computarán como parte de la renta.

Las cantidades de tabaco de Filipinas, de Cuba, de Puerto-Rico y de Canarias, en sus diversas clases, que adquiera el contratista, guardarán, con respecto á la totalidad de sus adquisiciones, cuando ménos, la proporcion de 6 millones de kilógramos del de Filipinas, 3 millones de kilógramos del de Cuba, 1.500.000 kilógramos del de Puerto-Rico y 400.000 kilógramos del de Canarias, que ha sido la señalada entre unas y otras cantidades durante el último año en que ha tenido á su cargo este servicio la Administracion del Estado; entendiéndose que, si aumentasen las necesidades del consumo y fuera éste mayor de los 21 millones de kilógramos á que corresponden las cantidades mencionadas, se aumentarán tambien las mismas en idéntica proporcion.

Si durante el tiempo del arriendo se producen tabacos en nuestras posesiones del Golfo de Guinea é Islas de la Oceanía, el contratista, de acuerdo con el Gobierno, podrá admitirlos para fomentar el cultivo en aquellas regiones, pero sin disminuirse las cantidades que, con arreglo al párrafo anterior, se han de tomar de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas y Canarias, rebajándose, por lo tanto, de la adquisicion extranjera.

Podrá el Gobierno obligar al contratista á aumentar la cantidad proporcionada del producto nacional, siempre que su adquisicion no sea más onerosa que la del tabaco extranjero de análoga calidad.

BASE 12.ª

Trascurridos los dos primeros años del arriendo, el Gobierno podrá conceder autorizaciones para cultivar en la Península é Islas adyacentes tabaco destinado á la exportacion al extranjero ó á la fabricacion oficial, con sujecion á las reglas que préviamente dictará la Administracion, de acuerdo con el contratista, respetando las franquicias regionales que en la actualidad existan respecto al cultivo y consumo de la planta. La cantidad de tabaco de esta procedencia que adquiera el contratista para las fábricas, se bajará de la que pueda introducir del extranjero, segun la base anterior.

Antes de conceder las autorizaciones para el cultivo, el Gobierno dará cuenta á las Córtes de las condiciones en que hayan de ser aquellas otorgadas.

BASE 13.ª

El contratista estará relevado, por el hecho de su contrato, del pago de la contribucion industrial.

No se exigirá derechos de ninguna clase á la importacion de los tabacos en rama, bien se dediquen á la elaboracion ó bien se declaren inútiles para ella, como tampoco á la exportacion de los tabacos elaborados por el contratista que se destinen al extranjero. De igual suerte no se exigirán derechos de importacion á las máquinas y útiles para la fabricacion, entendiéndose por tales los instrumentos, herramientas ó aparatos que sirvan para facilitar dicha operacion.

BASE 17.ª

El contratista nombrará libremente los empleados que necesite para sus oficinas y direccion de labores; pero este personal no tendrá derecho alguno á que el Estado les reconozca ó declare pension, abono de tiempo de servicios ni categorías por los servicios prestados al contratista.

Este queda obligado á poner en conocimiento del Gobierno las plantillas de sus empleados, con los sueldos que se les asigne, y únicamente los que de éstos sean aprobados por el Ministerio de Hacienda, serán considerados como gastos de fabricacion.

El mismo contratista quedará obligado á admitir en las fábricas, sin retribucion por su parte, los indivíduos del cuerpo pericial determinado en el art. 13 de la ley, que designe el Gobierno.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al proyecto de ley sobre una trasferencia de crédito al presupuesto del Ministerio de Fomento con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 61*, *sesion de 2 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en estos términos:

«Artículo único. En el presupuesto de «Obligaciones de los departamentos ministeriales,» correspondiente al año económico 1886-87, seccion sétima, «Ministerio de Fomento,» se trasfieren 140.000 pesetas del crédito del cap. 15, art. 1.º, «Material de estudios y obras nuevas de carreteras,» á un capítulo adicional que se denominará «Gastos de la Exposicion de Bellas Artes que ha de celebrarse en el año 1887.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general decarreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 61*, *sesion del 2 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.º Se incluye en el plan general de carreteras la prolongacion de la ya construida de tercer

órden de Gibraleon á Ayamonte hasta el puerto de este nombre á las orillas del Guadiana.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra).»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 61, sesion del 2 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la que partiendo de Carballino, provincia de Orense, y pasando por Juefo, Villatuxe y la iglesia de Cortejada, termine en Silleda, provincia de Pontevedra, cruzando el límite de las dos provincias entre el lugar de Cauzo y las Casas de Espiño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley del Senado sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos en las provincias de Cáceres y Toledo; la primera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y la segunda de Herrera del Duque al Puerto de San Vicente.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sexto *al* Diario *núm. 61, sesion de 2 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado dos de tercer órden en las provincias de Cáceres y Toledo: la primera, que partiendo de la carretera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, cerca de dicho Herrera y en el punto de empalme que se crea más conveniente, conduzca á Logrosán; y la segunda, que desde la propia carretera de Herrera del Duque y punto próximo á Puerto Rey, cruzando la de Navahermosa á Logrosán y pasando por el Campillo de la Jara, enlace con la de Jarandilla al Puerto de San Vicente.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° del actual, y* Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem.*)

El Sr. Fernandez Villaverde continúa en el uso de la palabra, como de la Comision, tercero en pró sobre la totalidad.»

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Me obligó la hora, Sres. Diputados, en la sesion última á interrumpir mi contestacion al Sr. Azcárate en el momento mismo en que iba á tratar de la remuneracion del servicio, de la subvencion, de lo que S. S. llamaba en su impugnacion al contrato el aspecto de la economía, es decir, del verdadero aspecto legislativo de la cuestion.

Al tratar en la última parte de mi discurso de las velocidades, indicaba al Congreso que anteponia ese punto al que he de examinar hoy, á causa de la influencia evidente, de la influencia decisiva que la cuestion de las velocidades ejerce en esta otra cuestion de la subvencion, de la remuneracion ó del precio. Resultan clarísimamente esa relacion y esa influencia, de cuanto aquí se ha dicho acerca de ambos puntos, ya por los defensores del proyecto de ley, ya por sus impugnadores mismos. La cuestion de velocidades es inseparable de la cuestion de subvenciones.

Es indudable, Sres. Diputados, y resulta plenamente demostrado, repito, por cuantos oradores han intervenido en este asunto, ya en pró, ya en contra, que la mayor marcha, la mayor velocidad, supone primeramente un precio considerablemente mayor del buque, y despues una diferencia, tambien considerable, en los gastos de la navegacion.

Se ha asentado, primero por el Sr. Celleruelo, despues por el Sr. García San Miguel, que solo el gasto de carbon que exige la mayor marcha, es proporcional al cubo de las velocidades; ó más bien, sigue una progresion paralela á la del cubo de las velocidades.

No ha habido en este punto contradiccion, como se ha supuesto; no ha dicho nada en contrario el señor Pando al hablar del cuadrado de las velocidades, usando otra fórmula, pues no se trataba de diversos exponentes de una misma cantidad, sino de exponentes diversos aplicados á cantidades distintas. De todas suertes, el mayor gasto progresivo, el gasto que crece en esa considerable progresion á medida que aumenta la velocidad del buque, es evidente. Y no solo debe influir la velocidad en la subvencion bajo este aspecto, bajo el aspecto de imponer mayores gastos, influye además reduciendo los beneficios de la navegacion, ya á causa de que la mayor marcha exige máquinas que ocupan mayor espacio en el buque quitándolo á la carga, ya tambien porque reclama aco-

pios considerables de carbon, que producen el mismo efecto.

Despues de ampliar con esta brevedad la razon que me obligó á tratar de la velocidad antes de este otro aspecto económico que he de abordar en la sesion presente, me cumple únicamente resumir la conclusion, que no llegué á formular, de cuanto en materia de velocidades dije. En ella el contrato se subordina estrictamente á la regla de pedir velocidades iguales ó mayores, ligeramente mayores, que las velocidades pedidas por los contratos extranjeros de las primeras Naciones marítimas á líneas paralelas; es decir, á líneas de las mismas travesías. Una regla y un principio semejantes debo formular hoy como tésis que pasaré á demostrar. El contrato obedece tambien en materia de subvenciones á la regla de que las concedidas á la Compañía Trasatlántica no excedan de las que otros Gobiernos extranjeros abonan y satisfacen por sus contratos á las líneas de servicios similares. No me será difícil demostrar esta tésis; pero antes he decir algo acerca de la doctrina fundamental de las subvenciones.

El Sr. Azcárate se manifestó contrario á ellas, si bien dijo que las respetaba, y no las discutió. Hizo muy bien el Sr. Azcárate, porque su opinion personal, que yo tambien respeto, está en desacuerdo con lo que se piensa y se ejecuta universalmente. Todas las Naciones que mantienen grandes líneas marítimo-postales, las subvencionan, ó subvencionan por lo ménos, algunas. Esto hace la propia Inglaterra, que tiene, como el Sr. Azcárate sabe, fuertemente subvencionado el servicio de la *Compañía Peninsular Oriental á la Indo China.*

Pero en materia de doctrina acerca de las subvenciones, es difícil encontrarla más severa que la sostenida en el seno de la Comision por el acuerdo unánime de sus miembros, á ménos de abrigar un criterio radical como el que indicó, sin desenvolverlo, el Sr. Azcárate. La Comision entiende, y á la luz de este principio ha examinado el contrato, que estas subvenciones á la navegacion no se deben conceder sino con tres condiciones esenciales: que respondan á un objeto de verdadero interés nacional de altísima, de innegable necesidad; que la marina libre sea impotente para realizar, sin el auxilio del Estado, ese objeto que con la subvencion se busca; que la subvencion represente el *mínimum* de sacrificio que puede exigirse al Estado para ayudar á la realizacion de ese objeto que sin su auxilio no se lograria.

Primer aspecto de la cuestion; objeto. Anteayer lo expuse y desenvolví si no con extension, porque pretendí abreviar lo posible á causa de que la materia da, como veis, abundante espacio á mi discurso, al ménos lo expuse y desenvolví con precision bastante para que no quedara duda acerca de la importancia que entraña y del interés nacional á que obedece el objeto con que la Compañía Trasatlántica va á seguir siendo subvencionada por el Estado en términos de mayor amplitud que hasta ahora. No es, como insiste en creer el Sr. Azcárate, no es el servicio postal el objeto único, ni siquiera el principal objeto de este contrato, ni por tanto el principal resultado que se trata de obtener mediante el auxilio del Estado. Las comunicaciones frecuentes, rápidas, tan rápidas y tan frecuentes como nuestros recursos permitan establecerlas, con las provincias y posesiones de Ultramar, reservándolas, asegurándolas á la bandera española, constituyen por sí solas un objeto de tal interés y tal importancia para nuestro porvenir político, para nuestras relaciones con aquellos territorios y provincias, para mantener el vínculo que á la madre Patria los une, que bastaria para justificar la subvencion.

Pero hay además el objeto de los trasportes militares, el de los servicios eventuales en caso de guerra, y hay, por último, el interesante de los fines mercantiles que con este proyecto se buscan en interés de la bandera española, á fin de abrirla nuevas corrientes mercantiles y nuevos mercados.

Me parece, por tanto, que el objeto de la subvencion, el objeto de la magnitud que es necesario para justificarla, el objeto de verdadero interés nacional existe en el contrato.

¿Será tan clara la impotencia de nuestra marina mercante sin el auxilio del Estado para lograr ese interesante objeto? Esto por desgracia no es cuestion; pero habré de tratarla con todo, porque al hacerlo tendré ocasion de exponer antecedentes y puntos de vista que estimo indispensables para derramar más luz sobre este proyecto que tanta luz necesita, ya que sus impugnadores se empeñan en quitársela y en oscurecer el medio en que se agita, á la manera que el cefalópodo para defenderse de los peces mayores que le persiguen, enturbia el agua, y dispénseme el Sr. Azcárate la imágen, ya que en la última sesion me dió el ejemplo de las comparaciones ictiológicas.

Es indudable que la marina mercante española no puede ménos de sufrir, y más que otra, los efectos lamentables de una crísis que aqueja á todas las industrias de navegacion del mundo. Conocida es de los Sres. Diputados la baja persistente y tenaz de los fletes, que por más que en los momentos actuales, desde los últimos meses del año anterior, parezca ofrecer á la navegacion perspectivas de esperanza, la verdad es que ni esas perspectivas son tan seguras que puedan infundir una confianza absoluta, ni dejan tampoco de estar contrarrestadas por el nuevo desarrollo de las construcciones navales. La baja de los fletes, la crísis que aqueja á la marina mercante es la causa de las primas concedidas por tantas Naciones de Europa, que no representan otra cosa que la necesidad de que el Estado abone para mantener en actividad al comercio y á la industria marítima una parte de los fletes.

El Sr. Azcárate, que sigue con el afan eficaz y con el resultado que se conoce, no solo en España, sino fuera de ella, los estudios económicos y sociales, no puede ménos de haber leido y estudiado á fondo la notable informacion llevada á cabo en Inglaterra á consecuencia de un acuerdo del Gobierno del Marqués de Salisbury en 1885 y terminada en Diciembre de 1886 con aquel luminoso dictámen, autorizado por la firma de Lord Idesleigh, cuya muerte súbita tan profundamente ha lamentado el partido conservador inglés.

En ese dictámen, sobre lo que los ingleses llaman la depresion de la agricultura, la industria y el comercio, dictámen acerca de las causas y de los remedios de la crísis que afecta á Inglaterra, y en general al mundo, se establecen como conclusiones, entre otras, que la agricultura, la industria y el comercio inglés sufren una reduccion de beneficios que trae consigo necesariamente falta de trabajo para los obreros; que ese estado empezó en el año 1875, no habiendo habido en su lamentable progreso más que aquel paréntesis del año 1880 al 83, en que florecieron, no todos, pero

sí algunos importantes ramos de la actividad material: que una de las principales causas, si no la primera, de esa crísis está en lo que allí se llama la sobreproduccion, es decir, el exceso de la produccion sobre la demanda del consumo, y que á la cabeza de los remedios indispensables para combatir este mal, hay que colocar la necesidad de buscar nuevos mercados, de abrir nuevas corrientes mercantiles; afan que domina hace tiempo á Inglaterra como á las demás Potencias de Europa, pero que ese informe estimula y alienta impulsándolo con mayor extension y eficacia todavía.

Otro documento muy reciente y de gran importancia para el estudio de la crísis mercantil y más determinadamente de la crísis naviera, es, y no puede desconocerlo tampoco mi amigo particular el Sr. Azcárate, una luminosa Memoria de Mr. Sutherland, el presidente del Consejo de gobierno de la Compañía peninsular y oriental inglesa. Allí, en armonía con las doctrinas y tendencias de ese dictámen, se establece tambien que la primera causa de la baja de los fletes es el exceso de la construccion naval, la sobreproduccion de buques, si así cabe decirlo.

Hay en este momento, como indiqué ya, algunas perspectivas de adelanto, aparecen indicios claros de lo que llaman los franceses la *reprise des affaires*, la vuelta, el renacimiento de los negocios, y esto se refleja en los fletes, si bien la mejora de los fletes, principalmente de los de retorno de la Australia, se debe, como es sabido, al alza del valor de las lanas en Europa. Pero, en fin, la conclusion de todo esto es que la crísis sigue, y que si bien hay indicios que pueden hacer concebir la esperanza de que se contenga y ceda, hay una causa que contrarresta y combate las corrientes de mejora, que es el aumento de las construcciones navales. Mister Sutherland protesta contra ese aumento, como protestan todos los economistas de Inglaterra, y sin embargo, cuando el mundo abriga estas preocupaciones; cuando en todas partes se teme el desnivel y el perjuicio que puede acrecentar con daño de la industria naviera la construccion de nuevos buques, parece cosa llana en el Parlamento español que una Empresa de tanta importancia como la Trasatlántica, perezca y se deshaga como se deshace el azúcar en el agua, para repetir la imágen que usó el Sr. Azcárate, y se cree fácil formar nuevas flotas, é indiferente malbaratar los barcos que se poseen.

Señores Diputados, he hecho esta acaso larga indicacion del estado de los negocios marítimos en Europa, para confirmar con relacion á España, donde por desgracia se sienten más que en parte alguna, los efectos de tal estado de cosas, la segunda de las condiciones que he presentado como necesarias para justificar la subvencion; es á saber, la impotencia, la evidente impotencia de la marina mercante libre, sin auxilio alguno del Estado para responder á los fines mercantiles y políticos que necesitamos cumplir en nuestras posesiones de Asia y Africa y en nuestras provincias de América. En España se siente más que en el resto de Europa el efecto lamentable de esa crísis, pues merced á ella en parte, la bandera extranjera ha venido á arrebatar á la nuestra los fletes en nuestros propios puertos, de tal suerte, que, como es sabido, la bandera extranjera realiza más del 53 por 100 de nuestro comercio exterior. Eso que se llama en el lenguaje de los economistas el *drainage* del flete, aflige de tal manera á la industria marítima española, bien lo indicaba en su elocuente discurso mi amigo el Sr. Nicolau, que sería ilusorio esperar que la marina mercante sin el auxilio del Estado pudiera prestar los servicios que mediante la subvencion se exigen en el contrato que discutimos á la Compañía Trasatlántica. Es, pues, evidente que se da en este caso la segunda de las condiciones que justifican la subvencion, la de la impotencia de la iniciativa privada para realizar sin auxilio del Estado los fines políticos, militares y mercantiles que la Nacion necesita cumplir.

Y ¿cuál era la tercera de las condiciones que yo admití como indispensables dentro de una doctrina que no podrá calificarse de fácil ni de débil en materia de subvenciones, sino más bien de restrictiva y exigente? Pues el tercer principio, la tercera base de toda subvencion admisible es la de que se reduzca á su más estricta medida, que represente el menor sacrificio que deba ó pueda exigirse al Estado. Esto, Sres. Diputados, vale tanto como afirmar que la subvencion propuesta á vuestro exámen, y bien pudiera decir á vuestro voto, porque ahora sí que estamos tratando la parte del contrato segun dije al principio, esencialmente económica, verdaderamente legislativa; esto, decia, vale tanto como afirmar que las subvenciones propuestas son inferiores á las subvenciones que pagan todas las Naciones de Europa, y voy ahora, puesto que el Sr. Azcárate parece que se agita al oir la proposicion, voy á demostrárselo cumplidamente... (*El Sr. Azcárate*: No es eso.)

Dispense S. S. Voy ahora á presentar la comparacion de las subvenciones de este contrato con las subvenciones de los contratos extranjeros comparables á él; voy á hacer una comparacion leal, una comparacion semejante á la que hice anteayer entre las velocidades.

¿Cuál es la subvencion que concede este contrato á la línea de las Antillas?

A fin de presentar los datos, no solo con la claridad necesaria, sino con toda la eficacia y exactitud con que yo quiero que respondan á mi intencion y se dirijan á vuestro convencimiento, voy á repetir con el tipo de la subvencion el de las velocidades, fiel á la doctrina de que, entre el dato de la velocidad y el de la subvencion existe una relacion íntima que no puede romperse.

Subvencion á las Antillas, segun el contrato puesto á discusion. La velocidad, como recordará el Congreso, es de $11^1/_2$ millas á $12^1/_2$ por hora. Subvencion 10'18 pesetas por milla. No hay más que una Compañía extranjera que pueda compararse con la nuestra; no hay verdadera paridad de este contrato más que con otro contrato extranjero, el de la única Compañía extranjera subvencionada que recorre el mismo trayecto, que es la Trasatlántica francesa en su línea á Méjico y á las Antillas. La velocidad de la Compañía Trasatlántica francesa es de 11'50 millas por hora; es decir, menor que la nuestra, porque es igual á nuestra velocidad inicial, si se me permite la frase, pero inferior en media milla á la velocidad que este contrato pide desde el año 1888.

Subvencion concedida á la Trasatlántica francesa: 10'27 pesetas por milla; es decir, 9 céntimos más que la pactada en nuestro contrato con la Compañía Trasatlántica española.

No cabe hacer la comparacion de otro modo, por-

que presentado el dato de la velocidad, que es favorable á nuestro contrato, todo lo demás es tambien desventajoso para la Trasatlántica española, y favorable á la Trasatlántica francesa. ¿Qué es la subvencion? ¿No es el auxilio del Estado, no es el medio de compensar el déficit que el tráfico, que el servicio libre deja á la Compañía? Pues no cabe comparacion entre la demanda de pasaje y de flete, entre el comercio que alimenta á la Trasatlántica francesa, y los recursos ordinarios que del trasporte y del pasaje particular obtiene la Trasatlántica española.

Línea de Filipinas. Marcha: de 10'15 á 12'50 millas por hora; subvencion, 7'15 pesetas por milla. Aquí la comparacion puede ser más extensa; puede hacerse con cuatro Compañías extranjeras. La subvencion más módica de todas es la que el Imperio aleman concede á la conocida y potente Compañía Norddeutscher Lloyd de Bremen, por su contrato de 1886 á 1901. Marcha: 11½ millas á 12; subvencion, 7'21 pesetas por milla; es decir, 0'06 más que la que se propone en el contrato; por consiguiente, la subvencion concedida á la Trasatlántica es inferior á la menor de las conocidas en Europa. No he dicho, pero es innecesario, pues la Cámara lo sabe, que esa Compañía hace la travesía á la China y á Australia.

Compañías italianas reunidas de Fiorio y Rubatino por su contrato que terminará tambien en 1901: travesía á Bombay, Singapoore y Batabia. Marcha de 9 á 10 millas, inferior á la de la Trasatlántica española: subvencion á Bombay, 9'80 pesetas por milla, es decir, 2'65 pesetas más que la concedida á la Trasatlántica española en la línea de Filipinas; subvencion á Singapoore, 10'25 pesetas, es decir, 3'10 pesetas más.

Mensajerías marítimas á la Indo-China y á Australia: andar, 13 millas; subvencion, 10'66; 3'51 más que la nuestra.

Compañía peninsular oriental inglesa por su contrato actual. Marcha 10½ millas por hora, inferior á la señalada en el contrato que se discute para la línea de Filipinas. Subvencion, es una subvencion inglesa de 11'20 pesetas por milla, ó lo que es lo mismo, de 4'05 pesetas más por milla que la subvencion española. No conozco la subvencion que se dará en el nuevo contrato; el señor presidente de la Comision me advierte que la Compañía peninsular y oriental indica en una Memoria que ha publicado, cuál va á ser esa subvencion; no la conozco; pero no creo que el dato variará mucho. Me parece demostrada completamente la tésis de que esa subvencion tan exagerada, que dió lugar á los ardientes apóstrofes del Sr. Azcárate sobre la prodigalidad del Estado español, gran señor y pobre señor, y tantas otras cosas, es inferior á la más baja de las de Europa, que es la concedida por Alemania á su gran Compañía de navegacion de Bremen, y considerablemente inferior á las demás.

Hay otros dos tipos de subvencion en el contrato; hay la subvencion de las tres líneas nuevas, es á saber: Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos, que no admite comparacion posible por tratarse de servicios nuevos, de servicios de ensayo; para ellas se ha resuelto la cuestion, tomando la más módica de todas las subvenciones que se conocen en Europa, que es la de 5'93 francos, precisamente la subvencion que percibe la Compañía de las Mensagerías marítimas por su línea al Rio de la Plata.

Hay, por último, esa subvencion apenas apreciable de 0'73, que obligaba al Sr. Azcárate á preguntar: ¿cómo se subvencionan las combinaciones, si estas las hacen las Compañías por su interés? Es verdad; y entonces no se subvencionan. Las del contrato son combinaciones que el Estado impone, y por eso las subvenciona; y además de exigirlas y de imponerlas, exige con ellas una rebaja de 10 por 100 en los fletes, y de 20 por 100 en el pasaje. Claro está que ese sacrificio exigido á la Compañía, impone una compensacion en ese auxilio reducidísimo que seguramente no merece los honores que el Sr. Azcárate le dispensó al discutirlo.

Y de pasada, porque ahora la recuerdo, recogeré tambien una observacion del Sr. Azcárate á propósito de estas combinaciones. Hay, decia, en el contrato algo muy singular; se dice que cuando las combinaciones se imposibiliten, no se harán, y yo dije desde mi asiento: «y aunque el contrato no lo dijera.» Su señoría oyó mal: creyó que yo dije «y lo que queda,» y siguió discurriendo sobre lo que habia creido oir.

Es evidente que como las combinaciones consisten en contratar con una Empresa que tiene una línea determinada, si por cualquier causa se ve en la necesidad de hacer cesar su servicio, las combinaciones tendrán que cesar, dígalo el contrato ó no lo diga. El contrato añade que cuando eso suceda, no pudiendo la Compañía Trasatlántica continuar una combinacion ya establecida, devuelva la mitad de la subvencion que hubiere percibido por los servicios prestados en ella anteriormente. No he recogido de pasada esta observacion del Sr. Azcárate, sino con el doble objeto de demostraros cuán poca importancia y alcance tenía en sí, y para restablecer el sentido de mi interrupcion que ha aparecido en el *Extracto*, no como yo la hice, sino como la entendió S. S. (*El Sr. Azcárate*: Yo no la he puesto en el *Extracto*.) Tampoco yo hago un cargo á S. S. por esto; me he limitado á explicar el sentido de ella, no pretendo que S. S. la haya puesto; pero como aparece en términos inexactos, hago la correccion.

Me parece, Sres. Diputados, que son concluyentes estos datos; pero no por eso son ménos susceptibles de confundirse y oscurecerse que los relativos á la velocidad, y se han confundido en el debate con tan poca piedad como aquellos otros. Me dirijo ahora al Sr. Laviña, que hace algunos signos negativos, sin duda recordando la demostracion que os hizo de que nuestras subvenciones son superiores á las de la Compañía Trasatlántica francesa. (*El Sr. Laviña*: Insisto en ello.) Voy á examinar el cálculo.

El Sr. Laviña os enseñó que las subvenciones no deben entenderse llanamente, como ellas suenan, sino que es necesario referirlas, ¿á qué? Al tonelaje. (*El Sr. Laviña*: Perdone S. S., no dije eso. Pido la palabra.) Referia el Sr. Laviña al tonelaje la subvencion, y refiriéndola, produjo ante vuestra atencion el siguiente peregrino cálculo. Resulta, decia el Sr. Laviña, que la Compañía Trasatlántica francesa percibe de subvencion por tonelada 9'19 francos. (*El Sr. Laviña*: 0'29.) He tomado las cifras del *Extracto oficial*; pero es claro, que despues de haber hecho la observacion que ha oido la Cámara, aceptaré cualquier rectificacion que se haga. (*El Sr. Laviña*: No hay necesidad de rectificar por un perro grande por tonelada.) Debo advertir ante todo, que el Sr. Laviña insiste en su equivocado empeño de tomar para la comparacion, no la línea de las Antillas, que es la comparable, sino la línea del Havre á Nueva-York.

En esta línea, dedujo para la Compañía Trasatlántica francesa una subvencion de 9'19 francos por tonelada, y hacía en seguida la cuenta del tonelaje para nuestras líneas, de este modo: Línea de las Antillas: subvencion por tonelada, 10'23. Línea de Filipinas: subvencion por tonelada, 13'95. ¿Son estos los datos? (*El Sr. Laviña*: Creo que sí.) Y ¿no llama á S. S. la atencion el absurdo notorio que de estos cálculos resulta aun dentro de las subvenciones españolas, de que la subvencion de Filipinas aparezca superior á la de Cuba, cuando es tan inferior? (*El Sr. Laviña*: Por tonelada, sí señor.) Siempre resulta extraño, inadmisible, anormal, que la subvencion menor de Filipinas se convierta por la mágia de los números en una subvencion mayor. Esto denuncia un vicio en el cálculo, y el vicio consiste en haber aplicado el dato del tonelaje á un objeto para el que no sirve. ¿Concibe esto la clara inteligencia del Sr. Laviña? Pues qué, ¿es razonable para analizar una subvencion, hacer la operacion extraña de dividir la cantidad total de su importe por el número de toneladas del buque, sin tener en cuenta la distancia á que esas toneladas tienen que ser arrastradas? Aquí está el error, que rectificaré fácilmente.

Tonelaje pedido á los buques de la Compañía Trasatlántica francesa en el contrato: el mismo que para los barcos de las Antillas; 5.000 toneladas de desplazamiento; pero estos barcos de la línea del Havre á Nueva-York hacen 104 viajes, mientras qne en el servicio de las Antillas no se hacen más que 72, y en el de Filipinas 26. Ya hay aquí otra diferencia que perjudica al cálculo y que denuncia el error del señor Laviña. No es solo que la distancia del Havre á Nueva-York es mucho más corta: es que aquellos barcos la cruzan en un número de viajes distinto. Resultado de todo esto, es convertir violentamente en inferior á la nuestra una subvencion tan superior á la española como es la francesa, por virtud de los números de esta manera manejados, del mismo modo que se convierte la subvencion de Filipinas en otra superior á la de Cuba, viniendo á demostrarse que 10'18 pesetas son ménos que 7'15.

¿Cuál es la verdadera comparacion que hay que hacer? La va á oir el Congreso. Subvencion por milla que perciben los barcos del Havre á Nueva-York, 20'05 pesetas: subvencion que perciben los barcos de las Antillas, poco más de la mitad, 10'18; y los de Filipinas 7'15. ¿Quiere el Sr. Laviña incluir el tonelaje en el cálculo? Pues voy á complacerle. No hay más que una manera de hacer el cálculo; hay que tomar el dato de la distancia dividiendo, no solo por toneladas, sino por toneladas y millas; es un cálculo que pide dos divisores y el Sr. Laviña no tomó más que uno: tomad los dos, y resulta lo siguiente, sin alterar los demás datos del problema tal como lo planteó S. S. Subvencion de la línea del Havre á Nueva-York por tonelada y milla 0'0041; subvencion de la línea de las Antillas 0'0020 la misma diferencia que hay entre las subvenciones totales; subvencion de la línea de Filipinas 0'0015. Hé aquí la proporcion restablecida, la exactitud del cálculo restaurada.

Queda contestado el Sr. Laviña; pero queda demostrado además, en mi sentir de una manera clara é irrecusable, en qué forma ha venido combatiéndose este dictámen, cómo se ha procurado ofuscar el juicio del Congreso; porque, señores, cuando á esta clase de demostraciones se apela, ¿qué ménos he de decir si afirmo que recursos tales hacen más honor al ingénio feliz, aunque atrevido, que los hace posibles, que al desdichado empeño que los hace necesarios?

Otro recurso que me merece el mismo y aun más severo juicio, otro error de igual índole y aun de mayor trascendencia es el que han cometido los señores Celleruelo y Azcárate al pretender demostrar la tésis verdaderamente audaz de que este contrato concede á la Compañía Trasatlántica más de lo que ella ha pedido. Yo no pude contenerme é interrumpí al Sr. Celleruelo cuando formuló este cargo diciéndole que lo tenia por inverosímil. Y con efecto conceder el Gobierno de S. M. á la Compañía, despues del estudio que estaba obligado á hacer del asunto, despues del estudio que segun demostré la otra tarde ha hecho, todo lo que pidiera si eso era indebido, habria sido caso de responsabilidad grave; pero de conceder más de lo que la Compañía ha pedido, es un caso de responsabilidad inverosímil. ¿Quién puede admitirlo como posible?

Fundábase ese cargo en suponer que la primera y la tercera proposiciones formuladas en la instancia de 9 de Mayo de 1885 por la Compañía Trasatlántica española suponian por iguales servicios para el Estado un sacrificio menor que el sacrificio que le ha de imponer este contrato. Para que tal cargo prevalezca, para que puedan deducirse de él las consecuencias que deducia el Sr. Celleruelo, son necesarias, señores Diputados, dos condiciones: primera, que las cosas, cuyo precio se compara, sean idénticas; que aquellas proposiciones contuviesen servicios, no análogos, no semejantes, sino idénticos ó superiores á los servicios que contiene este contrato, y segunda, que el precio, subvencion ó auxilio que el contrato establece sea superior al precio, subvencion ó auxilio pedido entonces por la Compañía. Voy á demostraros plenamente, Sres. Diputados, que ninguna de las dos condiciones existe; que el argumento carece de una y de otra base: primero, que se ha comparado el precio de cosas totalmente distintas; segundo, que la subvencion ó el precio pactado en el contrato no es, como se pretende con error, superior al precio que se propuso ó reclamó en aquellas proposiciones.

Comparacion entre la primera proposicion de Mayo de 1885 y el actual contrato. Para el Sr. Celleruelo y para el Sr. Azcárate, que ayer asintió á esta argumentacion, haciéndola suya por completo, no hay diferencia ninguna. Pues, Sres. Diputados, probaré fácilmente que entre la proposicion y el contrato existen cuatro diferencias de trascendencia inmensa. Primera diferencia: el recorrido. El Sr. Azcárate comparó la primera proposicion con el contrato, y si S. S. rechaza esta parte del argumento, yo espero que el Sr. Celleruelo no la rechazará. (*El Sr. Celleruelo*: Lo acepto en totalidad; pero ya indiqué que en esa proposicion no se hablaba de las líneas de Fernando Póo y de Buenos-Aires.) Ni de la de Marruecos tampoco. (*El Sr. Celleruelo*: Ni de la de Marruecos.) Perfectamente. Voy á hacer la comparacion, prescindiendo por completo de esas tres líneas nuevas, de la de Marruecos, de la de Fernando Póo y de la de Buenos-Aires. Hay en el contrato de más que en la proposicion, lo siguiente, y conviene para la claridad de la exposicion que el Congreso recuerde que aquella proposicion se reducia á mantener estrictamente los servicios actuales de las Antillas y Filipinas, prorrogados por veinticinco años, con una rebaja en la sub-

vencion de 250.000 pesetas anuales: recorrido que contiene el actual contrato sobre el que abrazaban los servicios de la proposicion primera: 36 viajes anuales á Veracruz; 36 viajes anuales á Nueva-York; 12 viajes anuales á los puertos de Costa-Firme, á las Repúblicas de Colombia y Venezuela, y una expedicion más á Filipinas. Suma de estos recorridos: 209.840 millas, ó lo que es lo mismo, Sres. Diputados, próximamente el 50 por 100 de las 529.000 millas que representa el millaje de aquella primera proposicion. ¿Hay ó no hay diferencia de más en el recorrido? Hay una diferencia de la mitad, una diferencia del 50 por 100. Voy á contestar ahora á las observaciones que tiene S. S. en la mente al responder con su sonrisa á mi concluyente demostracion. Dicen los Sres. Celleruelo y Azcárate; pero es que la línea á Colon, no solamente está establecida por la Compañía, sino que le da grandes productos. ¿Quién ha dicho eso? (*El Sr. Celleruelo*: Las Memorias de la Compañía.) Las Memorias de la Compañía dicen que la Compañía obtiene productos del conjunto de aquella red; pero esos productos, como es sabido, las mismas Memorias leidas más despacio ó con ménos pasion los indican claramente, y los señores Diputados de Cuba pueden dar testimonio de ello, se deben á la red interantillana, y principalmente al comercio entre los puertos de Cuba.

La línea de la Habana á Colon es una línea que no produce ventajas, sino pérdidas, y esto no lo ha negado nadie que haya estudiado y analizado bien el asunto. Tan cierto es que el Sr. Celleruelo, á pesar de su gran habilidad, descubrió el sofisma llamando navegacion interantillana á la navegacion entre la Habana y Costa-Firme.

¿No es de interés acaso esa línea? Es de tanto interés, Sr. Celleruelo, como que ella ha de poner nuestra bandera á la puerta del istmo de Panamá para cruzar el canal cuando se abra.

Mas la línea de Méjico está subvencionada por el Gobierno mejicano. ¿Qué tiene esto de extraño? ¿Qué tiene de particular? Pues qué, las Compañías más poderosas de Europa, el *Lloyd aleman de Bremen* y la misma *Compañía Peninsular Oriental inglesa*, ¿no reciben subvenciones de distintas Naciones de Europa y aun de Asia, puesto que la reciben de China? ¿Tiene esto algo de extraño, algo contrario á los intereses públicos? Lo que hubiera podido extrañarse es que el Sr. Ministro de Ultramar lo hubiera olvidado, no lo hubiera tenido en cuenta al hacer sus cálculos del contrato; pero lo ha tenido en consideracion; es más, aquel contrato está íntimamente ligado con este, y de sus cláusulas se deduce que se hizo en prevision del que analizamos.

Pero, Sres. Diputados, ¿qué hay de desventajoso, de perjudicial á los intereses públicos en que la Compañía Trasatlántica haya hecho un convenio con el Gobierno mejicano? Pues hay los siguientes perjuicios: primero, el goce en Méjico para nuestro comercio de un trato diferencial ventajoso; segundo, que la Nacion mejicana ha escogido la bandera española para hacer el comercio con nosotros y con los Estados-Unidos. Por consiguiente, ni el hecho tiene importancia, ni destruye la diferencia que estoy demostrando, ni mucho ménos se presta á las consecuencias que en su hábil dialéctica trataron de obtener de él los señores Celleruelo y Azcárate.

Segunda de las cuatro diferencias que existen entre la primera proposicion de 1885 y el contrato que estamos discutiendo. La velocidad. Ya anteayer expuse la diferencia, que es ciertamente considerable. De 9 millas y 90 céntimos por hora, hasta $11^1/_2$ á $12^1/_2$ millas por hora en la navegacion de Cuba, y de 9 millas 60 céntimos por hora hasta 10 con 15 á $12^1/_2$ en la navegacion de Filipinas. Es decir, una diferencia de andar considerable, que implica un aumento de gasto considerabilísimo.

Pero trata de destruir esta diferencia el Sr. Azcárate con un argumento ingenioso. Al ofrecer, decia, la Empresa Trasatlántica, en Setiembre de 1885, su flota al Gobierno para usos de guerra, ¿no reconoció la necesidad que tenía de aumentar su marcha? Es verdad; pero, ¿reconoció por ventura la Compañía Trasatlántica, indicó siquiera la obligacion de aumentar la marcha sin recibir nada en cambio?

Pues pidió, como es sabido, la garantía de 3 por 100 de interés á todo su capital.

Sostuvo con sorpresa mia el Sr. Azcárate que la garantía de interés era una peticion quimérica, insignificante, sin trascendencia, era un engaño, como el trapo que sirve para burlar al toro, valiéndome de su propia imágen. Yo oí con extrañeza que un economista de la ilustracion de S. S. no diese importancia á la garantía de interés; voy á deciros lo que representaba para la Compañía Trasatlántica.

¿Qué puede representar, decia el Sr. Azcárate, una garantía de 3 por 100 en un negocio como el de la navegacion marítima, que da el 12? Con efecto; este es el beneficio teórico de la industria marítima; ¿pero acaso ese beneficio se realiza siempre? No era inútil, aun cuando no me hubiera servido para otro fin, la exposicion que hice al principio de la crísis naviera y del estado de decadencia y ruina de los fletes. Tengo en la mano el último número del *Economista inglés* con la cotizacion de las acciones de todas las Compañías de navegacion, y fuera de la Peninsular Oriental y de algunas dedicadas al comercio del té, las más importantes tienen sus acciones en considerable baja. ¿Y en qué situacion se encontraba en Setiembre de 1885 la Compañía Trasatlántica? Sabido es de todo el mundo que venía sufriendo pérdidas considerables. No las fijaré. Tengo algun hábito de discutir asuntos de intereses, y entiendo que deben tratarse con más parsimonia y con más respeto que los mismos temas de principios, porque éstos al cabo, en su realidad ideal son invulnerables, y los intereses pueden resultar lastimados de los debates.

No quiero demostrar con cifras cuál era el estado de la Compañía Trasatlántica, pero sí debo consignar que venía perdiendo.

Pues bien, señores, para una Compañía que está en pérdidas, ¿qué significa la garantía de interés? ¿Significa solo el 3 por 100? No; significa primero cubrir un déficit. Lo primero que hubiera tenido que hacer el Gobierno habria sido compensar á la Compañía sus pérdidas anuales; y segundo, abonarle 3 por 100 anual sobre todo su capital, acciones y obligaciones, sobre $4^1/_2$ millones de duros que representan sus acciones ó la parte liberada de ellas, y sobre 5 millones que representan sus obligaciones; es decir, sobre $9^1/_2$ millones de duros.

Pues todo eso puede entenderse pedido por la Compañía para poder dar á sus buques las nuevas condiciones de marcha dentro, entiéndase bien, de la argumentacion del Sr. Azcárate. Vea, pues, como su argumento carece por completo de alcance, de efica-

cia y de fuerza: vea cómo no ofreció gratuitamente el aumento de marcha que representa un aumento considerable de gasto.

Tercera diferencia entre la primera proposicion de 1885 y el contrato actual, términos que al Sr. Celleruelo le parecian absolutamente idénticos: la disposicion y preparacion de los barcos para servicios de guerra. Esta obligacion no la tiene la Compañía por su contrato vigente, y no manifestó en su proposicion ninguna disposicion á contraerla. Sobre el alcance de tal obligacion en el contrato que discutimos, hablé extensamente anteayer, y por cierto que olvidé algo de importancia, que con esta ocasion voy á decir.

Se exige, entre otras cosas, á la Compañía, bajo este punto de vista y con este fin de tanta trascendencia, la construccion de tres vapores de 17 millas en prueba y con tiro forzado; es decir, que siendo como es sabido, la diferencia admisible, por más que se exagere ó se disminuya, segun las necesidades; siendo la diferencia teórica entre el andar en prueba y el andar ordinario, milla y media, y concediendo media milla al tiro forzado, esos tres vapores vendrán á resultar con una marcha de 15 millas; andar que me parece suficiente para cruceros auxiliares; porque aun cuando espero que los tenga pronto, la marina española, no tiene hoy ningun crucero de guerra con ese andar. (*El Sr. Laviña*: Vea S. S. el proyecto de ley de fuerzas navales.) Señor Laviña, ya he dicho que los habrá, pero repito que no los hay.

Siento que S. S. no me haya oido; procuro ser exacto y preciso en cuanto expongo, seguro de que lo que digo no puede tener otro mérito; y á falta de la brillantez de que no dispongo, procuro dotar de precision á mis observaciones. La de S. S. no era necesaria, porque me habia yo anticipado á ella. (*El señor Laviña*: Recuerde S. S. que el *Infanta Isabel*, construido en la Carraca, ha andado 15 millas.) ¿Las anda? (*El Sr. Laviña*: Las ha andado en prueba.) Estos vapores deben andar en travesía ordinaria 15 millas; pero en prueba necesitan hacer, segun el contrato, 17; han de andar, por tanto, 15 millas en sus viajes ordinarios. Está contestado S. S.

Pero dije que eran cuatro las diferencias entre la primera proposicion de 1885 y el contrato, y la cuarta, señores, es esencialísima. Allí habia una absoluta libertad de tarifas para carga y pasaje, mientras que en este contrato las tarifas particulares (no las oficiales), las particulares de carga y pasaje se someten á las exigencias que establece el Gobierno á bases concebidas en interés de la marina libre, de la marina mercante que anteayer expuse, y á una revision constante. La diferencia es esencialísima. Vea, pues, el Congreso cómo entre la primera proposicion y el contrato hay diferencias de trascendencia inmensa; y con esto queda demostrado que el Sr. Celleruelo incurrió en el error notorio de comparar los precios de cosas distintas. Analizaré ahora para continuar tratando los argumentos del Sr. Celleruelo, las diferencias que existen entre la tercera proposicion y el contrato.

Hay en la tercera proposicion, bajo el punto de vista del recorrido, algo que se presta mucho, yo, leal siempre en el debate, lo reconozco, algo que se presta al sofisma, presentado á vuestra atencion por el Sr. Celleruelo; y es, que allí se establecen 24 expediciones anuales á Filipinas; y como en el contrato no hay más que 13, el inmenso recorrido á Filipinas hace subir considerablemente el millaje en aquella proposicion; pero tenemos en el contrato 24 viajes redondos más á Veracruz, 24 tambien redondos á Nueva-York, y esos servicios interesantes de Buenos-Aires, de Marruecos y del Golfo de Guinea. Pero, señores: la verdadera diferencia que aquí se ha olvidado, la diferencia esencial entre la tercera proposicion y el contrato que discutimos, es que en el contrato todos los servicios, absolutamente todos, las prolongaciones á Veracruz, Nueva-York y Costa-Firme, estos mismos servicios nuevos dentro de su plazo son obligatorios, y están sujetos en su organizacion y condiciones á las cláusulas estipuladas; mientras en la tercera proposicion, dijo claramente la Compañía, que no se obligaba á mantener bajo la accion del Gobierno y en condiciones obligatorias, más que los servicios actuales de Filipinas y de las Antillas; que todos los demás, las prolongaciones de esas líneas, las líneas auxiliares y combinaciones, quedarian al libre arbitrio de la Compañía en su organizacion, en su duracion, en sus condiciones, en su régimen. (*El Sr. Celleruelo*: De conformidad con el Gobierno; poniendo en conocimiento del Gobierno, toda variacion, si la hiciese.) Es decir, que la Compañía organizaba sus servicios y daba cuenta de las modificaciones al Gobierno, mientras que ahora están organizados los servicios por el Gobierno y la Compañía, por un pacto obligatorio, queda sometida á las condiciones que el contrato le impone.

Allí la Compañía variaba la organizacion, suprimia y creaba expediciones sin más deberes que el de dar conocimiento al Gobierno; aquí es el Gobierno el que puede hacer eso: la diferencia no puede ser más importante. Hay además la diferencia en la marcha, y no he de repetir lo que he dicho á propósito de este punto en el exámen que acabo de hacer de la primera proposicion; hay la diferencia que antes expuse en las tarifas de la carga y del pasaje particulares; tarifas que allí eran libres para la Compañía, y que en el contrato están contenidas en las condiciones que repetidamente he expuesto al Congreso; pero hay sobre todo aquella diferencia esencial, aquella diferencia importante que el Sr. Celleruelo, no pudiendo desvanecerla, desnaturalizó llevando el sofisma hasta alterar de todo punto el sentido y la letra de una de las cláusulas de la proposicion: aludo á la diferencia de las tarifas oficiales. El contrato que estais examinando impone á la Compañía como tarifas para el pasaje oficial, no las tarifas suyas particulares, aunque sean aprobadas por el Gobierno, sino las tarifas mínimas subordinadas á las condiciones que el contrato establece: y esas tarifas se las impone para el pasaje oficial con los siguientes descuentos ó rebajas: para el pasaje de primera y segunda con la rebaja del 30 por 100, y para el pasaje de tercera con la del 35 por 100 en todas las líneas ménos en la de Cuba, en la cual la rebaja del pasaje de tercera es de 60 por 100. ¿Qué ofrecia la Compañía en su proposicion tercera? Lo dije el dia anterior: la Compañía reclamaba como un suplemento de beneficio, como un complemento de subvencion que se la autorizara para usar sus tarifas particulares sin otra rebaja para los pasajes militares y oficiales que la de un 10 por 100.

Tales son las diferencias que existen entre la tercera proposicion y el contrato. ¿Son cosas idénticas? Evidentemente no. Luego se ha incurrido en el mismo error, en el mismo vicio de comparar cosas y servicios distintos.

¿Pero es que la subvencion, el auxilio, el precio

estipulado en el contrato es superior al reclamado por la Compañía Trasatlántica en su proposicion de 9 de Marzo de 1885? En la apariencia sí; en realidad no. Y la diferencia es bien clara: está precisamente en la que ofrecen las tarifas oficiales. La Compañía Trasatlántica reclamaba en sus proposiciones que el Estado le pagase el pasaje oficial y el militar por sus tarifas aprobadas por el Gobierno en la forma que se aprobaban entonces, sin condicion ninguna de las que ahora estipula el contrato y sin otra rebaja que la del 10 por 100: en este contrato se impone á la Compañía Trasatlántica, no sobre sus tarifas, sino sobre las tarifas mínimas estipuladas, una rebaja que, repito, es para el pasaje de primera y segunda de 30 por 100, y para el pasaje de tercera de 35 por 100 en todas las líneas y de 60 por 100 en la de Cuba. ¿Qué cantidad representa esta diferencia?

No es tan difícil el cálculo como el Sr. Celleruelo pretendia. Yo lo he podido hacer; yo he reunido fácilmente los datos del pasaje oficial á Cuba en el último quinquenio, y los del pasaje á Filipinas en el bienio último, y sobre esos datos, en virtud de un cálculo que tengo aquí á disposicion de mis impugnadores, resulta que la diferencia entre el importe de las tarifas del contrato, y las tarifas que hubieran resultado de la mera rebaja del 10 por 100, representa más de 3 millones de pesetas. Es así que esta cantidad es superior á la diferencia obtenida en sus cálculos por el Sr. Celleruelo; luego resulta evidente que el precio tampoco es menor en el contrato que en las proposiciones: de tal manera, que aun cuando las cosas no fueran distintas, aunque no existiera la inmensa diferencia que he presentado, en recorrido, en marcha, en condiciones, todavía el argumento del Sr. Celleruelo no podria prevalecer.

Paso á tratar rápidamente de lo que, con una inexactitud que no pude librarme de reparar interrumpiéndole, llamaba el dia anterior el Sr. Azcárate subvencion indirecta.

Yo sostuve que no hay tal subvencion indirecta, porque el pasaje oficial y militar no es una subvencion, sino un servicio; y, señores, es evidente: podria sostenerse que el pago del pasaje oficial y militar á la Compañía concesionaria fuese una subvencion si se abonara á los precios corrientes, á los precios de sus tarifas, que despues de todo no son precios arbitrarios ni opresivos, son los precios que determina la ley de la oferta y la demanda. Entonces podria sostenerse que habia en eso complemento de subvencion; pero si no es así, si la Compañía realiza el trasporte oficial y militar con una considerable rebaja, es de evidencia notoria que aquí no hay subvencion indirecta, sino el pago ventajoso de un servicio cuyo fin, cuya trascendencia para el Estado expuse anteayer al Congreso.

Por esto dije al Sr. Azcárate, en interrupciones, que tampoco han sido tomadas con exactitud, que aquí no habia tal subvencion indirecta, y que sería beneficioso para la Compañía que en el contrato no se hablase del trasporte oficial; que este contrato, como muchos contratos extranjeros, no contuviese otras cláusulas que las relativas á la subvencion como pago del servicio de comunicaciones postales y demás que comprende, sin hablar para nada del trasporte oficial ni militar, porque siempre estaria la empresa concesionaria en mejores condiciones que ninguna otra para realizar ese trasporte cuando la ocasion se presentara, y entonces lo realizaria sin la obligacion de la rebaja en los precios de sus tarifas. Ved, pues, como en no hablar del trasporte oficial habria ventaja para la Compañía.

Pero aquí el Sr. Celleruelo incurrió en otro error del cual derivaba un argumento en apariencia poderoso. Supuso que tambien en las tarifas estipuladas en este contrato para el pasaje militar y oficial habia un quebranto para el Estado, ya se comparasen con las tarifas del contrato vigente, ya con las propuestas por la Compañía en su instancia de 9 de Marzo de 1885. El error del Sr. Celleruelo ha consistido en aplicar las rebajas que el contrato establece á las actuales tarifas de la Compañía cuando las rebajas no están estipuladas en el contrato para esas tarifas, sino para las mínimas que deben formarse con intervencion del Gobierno, y segun las bases establecidas.

Además se sirvió para este fin del error que antes recogí y deshice; del error de suponer que en sus proposiciones la Compañía no pedia solo la rebaja del 10 por 100, sino que se allanaba á que se acumularan en su quebranto el 10 por 100 de rebaja sobre el 40 y el 60 pactado en el contrato anterior. Quedan, por tanto, deshechos los errores del Sr. Celleruelo, y con ello queda completamente contestada su argumentacion.

Argüia despues el Sr. Azcárate sobre las cifras en su conjunto; argüia sobre el aumento considerable que esas cifras han de imponer á las obligaciones del Estado. Es sin duda de importancia el aumento, no lo niego; ese aumento ha preocupado profundamente á la Comision, pero no puede juzgarse en sí, hay que ponerle al lado de los servicios á que responde, hay que ponerle al lado de los fines de trascendencia nacional importantísimos á que obedecen los servicios que han de ser satisfechos con esa cantidad. Es verdad que nuestra correspondencia privada podria fiarse á banderas extranjeras; pero cuando se trata de nuestras relaciones con Cuba, Puerto-Rico y Filipinas, nuestra correspondencia oficial, las comunicaciones que mantienen el vínculo nacional entre aquellas posesiones y la madre Patria no cabe abandonarlas á la bandera extranjera ni tampoco el auxilio eventual de los servicios de guerra. Lo que la bandera extranjera no puede hacer tampoco, sino dificultar por el contrario, es el servicio interesante de abrir nuevas corrientes mercantiles, de buscar fletes, y de explorar mercados.

Se ocupó despues el Sr. Azcárate de las personas que contratan; juzgó como le plugo al Estado; juzgó como le pareció tambien á la Compañía Trasatlántica; pero S. S. defendió la doctrina de que si por parte de la Comision se discutiera económicamente este contrato; si se discutiera con independencia de méritos y servicios anteriores de la Compañía, no habria para qué hablar de ella. Yo pido al Sr. Azcárate testimonio de si he discutido el contrato en la forma que proponia. (*El Sr. Azcárate hace signos afirmativos.*) Yo no he recordado para nada, con reconocerlos y estimarlos mucho, los servicios, los merecimientos, la historia de la Compañía Trasatlántica: he juzgado la cuestion en sus términos económicos y en sus términos jurídicos. Por consiguiente, yo podria muy bien excusarme de decir nada acerca de la Compañía Trasatlántica; pero como tanto se ha repetido algo que no puede ménos de preocupar á la Cámara, pues nada hay que pueda preocuparla tanto como la suerte de los solda-

dos que guardan el honor nacional, algo me cumple decir sobre el tan repetido argumento fundado en las penalidades de nuestros soldados conducidos á Cuba por esa Compañía y en los abusos que con ellos se suponen cometidos.

Siempre que he oido hablar de esto, ha venido á mi mente una observacion. ¿Esos soldados, iban sin sus jefes y sin sus oficiales, ó iban con ellos? Pues si iban con sus jefes y oficiales, el Congreso, que se preocupa mucho de la suerte de los soldados, abriga de seguro tambien una confianza tan completa en la proteccion, en el celo y en el honor de los jefes y oficiales del ejército español, que no puede dar importancia á un cargo formulado aquí tan á deshora y á tanta distancia de los hechos. (*El Sr. Celleruelo*: Pido la palabra.) A mí me pareció ver en las palabras del señor Celleruelo el eco de censuras y de invectivas impropias de la atencion de la Cámara, no ménos impropias del recto espíritu de S. S., de su sano criterio y de sus nobles intenciones; invectivas y censuras que S. S. no pudo ménos de recoger de álguien á quien no ha debido prestar oido, porque eso se dice (quisiera expresarlo en forma que no hiriese á S. S. no habré de herirle despues de haber hecho esta salvedad), eso se dice por aquellos que no saben reconocer el bien ajeno, y que aun siendo muy notorio, no lo creen bien, sino mal, porque lo contemplan con tristeza.

El Sr. Celleruelo juzgó todos estos hechos; juzgó á la Compañía Trasatlántica con una pasion excesiva, que no pudo ménos de quitar autoridad á sus argumentos; S. S. al estudiar el asunto bajo esas impresiones, al reconocer en sí esa pasion que perturbaba su juicio, debió levantarse de su sillon de trabajo, recordando el *Surge, carnifex*, el apóstrofe histórico de Mecenas á Augusto.

Voy á cumplir ahora lo que entiendo es un deber estricto de la Comision; voy á contestar á algunas preguntas y á aclarar algunas cuestiones propuestas como dudas por los señores que han impugnado el dictámen.

Decia primero el Sr. Celleruelo, y repetia el señor Azcárate: ¿por qué se renuncia á un contrato más barato, que tenemos para la línea de Filipinas, y rescindiéndolo antes de tiempo, se concede á la Compañía por ese servicio una subvencion mayor?

El Sr. Azcárate, que nos hizo tan repetidamente el cargo de no haber estudiado el expediente, puede encontrar con facilidad en él la contestacion á su pregunta. Ese es un asunto de gobierno, detenidamente estudiado por el Consejo de Ministros, y muy estudiado asimismo por el Consejo de Estado en el dictámen de Marzo de 1886. El Consejo de Ministros creyó que respondia á grandes fines nacionales, á altísimas necesidades de la Patria, la instalacion de esta vasta red intercontinental á que se refiere el proyecto que discutimos. Se examinó la cuestion de si habian de establecerse los nuevos servicios despues que terminara el contrato para el de la línea de Filipinas ó desde luego, y el dictámen del Consejo de Estado en pleno, emitido en 26 de Marzo de 1886, fué en todo favorable á la instalacion inmediata de la nueva red de comunicaciones marítimas.

Hé aquí cómo este asunto, que es realmente de gobierno, y sobre el cual el Sr. Ministro de Ultramar podrá contestar más extensamente á S. S., tiene en el expediente la explicacion que S. S. ha pedido.

Decia el Sr. Laviña que no cabe formar juicio claro y concreto sobre si las millas que han de servir de base para abonar la subvencion á la Compañía serán millas de recorrido ó de trayecto. Sobre esto no cabe duda; serán siempre las millas que se tengan en cuenta para abonar la subvencion al contratista, las señaladas en los itinerarios oficiales aprobados por los Ministerios de Marina y Ultramar, sean cuales fueren los recorridos efectivos.

Y decia á continuacion el Sr. Laviña: ¿por qué no se consignan en este contrato los itinerarios oficiales como se hace en los contratos celebrados por otras Naciones? No en todos. (*El Sr. Laviña*: En los que se han hecho bien.)

Pues yo entiendo que este contrato está, bajo ese punto de vista, mejor hecho que aquellos, porque está hecho con mayor ventaja para el Estado. Su señoría no se ha fijado en el art. 10 del contrato, que dice así:

«El Ministerio de Ultramar, de acuerdo con el de Marina, formará los itinerarios de todas las líneas y plan de combinaciones; fijará las horas de salidas, escala, etc., etc., teniendo en cuenta para la duracion de los viajes la marcha y condiciones de los buques destinados á cada servicio.»

Es decir, que los Ministerios de Ultramar y de Marina fijan los itinerarios sin intervencion del contratista. ¿Sería más ventajoso para el Estado que los itinerarios inscritos como S. S. quiere en el contrato fueran una condicion de ésté? ¿No es evidente, por el contrario, la ventaja de que quede á la decision de los Ministerios de Ultramar y de Marina el formar y modificar los itinerarios como convenga á los intereses públicos?

Tampoco tiene nada de extraordinario el cálculo que ha hecho la Comision para fijar el máximum del crédito pedido á las Córtes.

La Comision ha creido que no podia proponer la declaracion de una obligacion del Estado sin fijarla un límite máximo, y lo ha fijado multiplicando el millaje total que dan las distancias autorizadamente comunicadas al Congreso por el Ministerio de Marina, por los tipos de subvencion. El cuadro de distancias está sobre la mesa á disposicion del Sr. Laviña, y ahí están los itinerarios máximos.

La Comision ha determinado un crédito que es sencillamente el máximum, porque todo crédito legislativo no es el importe real de la obligacion, es el límite del cual no puede pasar, y con este sentido se ha presentado esa cantidad á la aprobacion del Congreso.

Otra observacion de esta índole, que la Comision no puede dispensarse de recoger, es la del Sr. Laviña, referente á la novedad extraordinaria, inaudita, no vista segun S. S. en ningun contrato, que contiene el art. 7.° del que está propuesto á la aprobacion del Congreso. Esta condicion, Sres. Diputados, tiene por objeto uno tan ventajoso para el Estado, como lo es exigir á la Compañía que invierta en mejoras obligatorias el 33 por 100 de sus beneficios. Y decia el señor Laviña: «Ese artículo establece cuáles han de ser los descuentos que ha de hacer la Compañía, las bajas que debe calcular para fijar el tanto de beneficio; y como ese artículo no tiene precedente en ningun contrato de Europa, yo he tratado de buscarle alguno, y lo he encontrado en una Memoria de la misma Compañía Trasatlántica.» Y de este modo el Sr. Laviña lanzaba un dardo, que sin duda ha de devolverle en pedazos el Sr. Ministro de Ultramar cuando se

ocupe del asunto. (*El Sr. Laviña*: No lancé ningun dardo al Sr. Ministro de Ultramar.) Pues lo parecia, porque S. S. dijo: «Aquí hay un artículo que habla de beneficios, de amortizaciones, de seguros; y este artículo no tiene precedente en ningun contrato; únicamente lo tiene en las Memorias de la Compañía.» ¿Por qué, señores? Porque las Memorias de la Compañía hablan de un seguro del 6 por 100, y de una amortizacion del 5 por 100 del valor del buque. Pues, Sr. Laviña, de esas reservas y descuentos hablan todas las Memorias de todas las Compañías de navegacion; y además, tampoco es cierto que este artículo no tenga precedente, pues, como ya dijo á S. S. el señor presidente de la Comision, está, no imitado, sino trascrito ó traducido, hasta en los tipos, del contrato que ha celebrado en 1886 el Canciller del Imperio aleman con el Norddeutscher Lloyd de Bremen.

¿Lo reconoce ahora S. S.? Pues S. S. se contesta á sí mismo, y no me ocuparé más de eso, puesto que no lo necesito. Pero sí he de hacer una ligera crítica de la manera cómo S. S. entendia y exponia el significado del contenido de este artículo, de esta cláusula tan extraña, á juicio del Sr. Laviña. Dijo S. S.:

«Han de descontarse para estimar las ganancias estas partidas:

Seis por 100 del valor del barco, segun balance, como prima del seguro.

Cinco por 100 de amortizacion del capital representado por el valor del barco.

Veinte por 100 de amortizacion del valor del mobiliario.

Cinco por 100 del valor en inventario del barco y 5 por 100 para fondo de reserva.

Total 41 por 100, que es la primera parte de la ganancia de la Compañía.»

Yo extraño y lamento que una persona de la instruccion del Sr. Laviña incurra en el manifiesto error, al examinar el artículo, de una extraña contabilidad, de cargo sin abono, que toma los gastos por ganancias. Pero, Sr. Laviña, ¡si estos descuentos son gastos indispensables que toda Compañía toma en cuenta! ¡si de esos descuentos no hay más que dos que representen beneficios sin que en rigor puedan considerarse como ganancias, que son el 5 por 100 del valor en inventario del barco, y el 5 por 100 para el fondo de reserva, total, 10 por 100; es decir, una cantidad inferior en 2 por 100 á aquella que se calcula, como con acierto dijo ayer el Sr. Azcárate, el beneficio ordinario y corriente de las empresas de navegacion!

Y ya no he de decir más al Sr. Laviña, como no sea para recoger muy de pasada el anuncio que hizo S. S. de que la benevolencia conservadora iba á exhalar por mis labios en este banco el último suspiro. No, Sr. Laviña; ni el suspiro último, ni el vagido primero. La benevolencia conservadora no ha existido nunca; lo que yo he hecho hasta ahora, y me propongo continuar haciendo como miembro del partido conservador, y á reserva de mantener con toda energía nuestros principios, es no suscitar dificultades innecesarias al Gobierno de S. M.; es abandonar por completo el sistema de oposicion (que ha podido seguirse en otro tiempo y con tanta viveza contra nosotros, sin que yo ahora lo censure, por más que estime conveniente abandonarlo), de las injusticias mútuas que han formado en nuestra política la trama de tantas contiendas estériles. La Administracion, la Hacienda, los intereses materiales, no son de ningun partido: nos son comunes á todos y se distinguen además de las reformas políticas, en que no se improvisan, ni se logran con un cambio de Gobierno: se labran lentamente, y no serán sino cosa pequeña é inestable, si no unen las energías, las voluntades y las inteligencias que la política separa.

Al Sr. Azcárate algo he de decirle tambien de sus frases excesivas é impropias del cultivado espíritu de S. S., de sus hábitos de polemista científico, y hasta del noble arranque de su ardiente palabra.

Todas aquellas frases, todas aquellas reticencias, despues de haberlas despojado con mis razonamientos de alcance y de sentido, las devuelvo al lugar de donde partieron, y en cuanto á las últimas intencionadas alusiones á la murmuracion del labriego y á las extrañas acusaciones del filósofo, ¿qué he de decir? Ese filósofo que despoja á la política en sus censuras de finalidad ética, me parece un pobre filósofo. La política no puede realizarse, ni concebirse, ni juzgarse fuera del órden ético, que es su atmósfera. (*El Sr. Azcárate*: No se moleste S. S.; he dicho lo contrario.) Su señoría ha hablado de un filósofo que murmuraba en cierto sentido y á la murmuracion de ese filósofo contesto, como contesto á las murmuraciones del labriego. ¿Cree S. S. que en estas contiendas de grandes intereses, los labriegos y los cortesanos y aun los filósofos, dados tambien á murmurar ahora, murmuran solo de los Gobiernos que presentan los proyectos ó reformas, y no dirigen sus críticas y sus censuras y sus despreciables malicias á los impugnadores? Pues está equivocado S. S.: murmuran de unos y de otros, y los hombres de Estado deben desdeñar esas murmuraciones, como yo las desdeño por S. S. y por mí, por más que las haya oido contra los impugnadores, como S. S. puede haberlas oido contra no sé quién, y ha debido desdeñarlas tambien. No hay, Sr. Azcárate, ni puede pretenderse que haya, excision alguna entre el órden político y el órden moral: eso no cabe admitirlo, y al tomarlo en consideracion S. S., parecia como que levantaba la bandera de la moralidad á media asta; y la bandera de la moralidad debe estar siempre desplegada en el tope.

No comprendo la conducta del Sr. Azcárate ni sus reticencias de anteayer; porque me parecen ó deficientes ó excesivas. Cuando se abrigan dudas sobre un proyecto de esta índole, cuando se tienen recelos como los que descubrió S. S., se apura la investigacion hasta llegar á la prueba. ¿No se adquiere el convencimiento, no se halla la prueba? Pues se calla. ¿Se adquiere el convencimiento, se halla la prueba? Pues entonces se hace más de lo que anteayer hizo S. S.

Siento haberme expresado, al terminar, con algun calor mayor del que suelo adquirir en las discusiones y del que he procurado emplear en este debate, que afecta á los intereses materiales del país, y no á doctrinas ni á principios. No quiero decir nada que moleste al Sr. Azcárate; sé que cuanto ha hecho es contrario á sus hábitos; por eso lo lamento y lo extraño. Ahora recuerdo, y me permitirá el Sr. Azcárate que componga mi epílogo con su exordio, que S. S. dijo que este nuevo estilo, esta nueva manera tan distintos de la manera y del estilo que el Congreso le conoce y aplaude, constituian para S. S. un noviciado: su señoría oficio de novicio: vaya en gracia: yo aconsejo al Sr. Azcárate que no profese.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Celleruelo tiene la palabra

El Sr. **CELLERUELO**: Señor Presidente, habia pedido la palabra el Sr. Azcárate, y no tengo inconveniente en que haga uso de ella para rectificar antes que yo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Azcárate tiene la palabra.

El Sr. **AZCARATE**: Sucede en estos debates, señores Diputados, que una vez entablados entre los oradores, se suscitan cuestiones é incidentes que los oradores creen interesa mucho al público, y al público lo único que le interesa es lo principal. Por esta razon, en todo caso, yo procuro hacer el sacrificio del deseo natural que lleva á discutirlo todo, para tratar de lo importante, y esta conducta se impone más en el caso presente, porque aquí no se trata de teorías, ni de ciencia, ni de lo que solemos tratar por lo general, y á esto se referia el noviciado de que yo hablaba, señor Fernandez Villaverde; trátase de un prosáico contrato, y mal que pese á SS. SS., hay que examinar las condiciones de ese contrato, dejándose de retóricas y de filosofías que no sirven para nada. Por eso, voy á prescindir de todo lo que no importa al caso, y de lo que importa al caso voy á hablar muy concretamente.

Pero por grande que sea mi deseo de prescindir de esas incidentales cuestiones, no puedo ménos de recoger las últimas palabras del Sr. Fernandez Villaverde. En primer lugar, rectificando, he de decir que las palabras que yo ponia en labios del filósofo, eran las contrarias á las que S. S. suponia, pues el filósofo criticaba el divorcio entre el órden moral y el político, en vez de celebrarle. ¿Entonces por qué me hace un cargo S. S., como si yo sostuviera eso? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Contestaba al filósofo.) ¡Pero si S. S. suponia lo contrario de lo que afirmaba el filósofo! Y esto se relaciona con el último cargo de si hay ó no por mi parte convencimiento, si me quedo á mitad de camino, etc.

Yo tengo que recordar á la Cámara cómo planteé la cuestion. Digo lo que quiero y nada más, y lo que digo, mientras esté convencido de la justicia de ello, lo sostengo. Dije que al estudiar este expediente habia formado la conviccion de que era grave, gravísimo, y que despues de oir los discursos de impugnacion de los Sres. Celleruelo y Laviña, se habia afirmado esta conviccion, y que despues de oir los discursos de los Sres. Marqués de Teverga y general Pando, me sucedia lo propio; y al oir el discurso resúmen del Sr. Villaverde, dedicado por igual al señor Laviña, al Sr. Celleruelo y á mi humilde persona, sigo en el mismo convencimiento de que es grave, muy grave. Y añadia: tenía yo, sin embargo, una esperanza, la esperanza de que se me convenciera de que estaba equivocado, y que esta esperanza que habia perdido se habia trasformado en otra, y es la de que el Gobierno y la Comision, y singularmente el Sr. Ministro de Ultramar y el señor presidente de la Comision declararan que habian sido engañados, y entre tanto partia del supuesto de que este era un contrato entre la *astucia* y la *inocencia*.

Resulta que he sido tan considerado, que he guardado todos los respetos debidos; he dicho que esperaba hasta lo último á convencerme, y una vez escalonados mis deberes cumpliria, aun con los más penosos, si no lograis convencerme.

Deje S. S. que llegue el momento oportuno, y entonces, si me he convencido, lo diré francamente; si no, haré lo que cumple al puesto que ocupo. Por lo demás, no hay en mi discurso reticencias; todo lo que he dicho es perfectamente claro. Y en cuanto á la ironía que empleé, y de que S. S. se extrañaba diciendo que no estaba en mi centro, recuerde que el saber popular dice muchas cosas exactas, y el saber popular dice algunas que, porque son humanas, cuadran á todos los pueblos, y otras que son de cada pueblo en particular, y en España dice:

«Cuando el español canta,
ó rabia ó no tiene blanca.»

Es decir, que la ironía no es señal de alegría ni de ligereza; y yo la empleé porque al encontrarme con la astucia y la inocencia, pensaba en ésta y no en aquella. Respecto de una de las partes contratantes, tengo formado mi juicio; el que de la otra forme, lo diré cuando lo haya formado definitivo; y si, lo que no espero, resultara que lo que estimo todavía inocencia fuera malicia, cumpliendo un sagrado deber, ante la faz del país así lo declararia.

Y entre tanto, no necesitamos, ni el Sr. Laviña, ni el Sr. Celleruelo, ni yo, emplear un recurso que, en último término, sería lícito. El pulpo es un animal tan débil, que necesita manchar con la tinta para defenderse de los que son más fuertes; y siendo nosotros tan débiles y la Trasatlántica tan fuerte, podíamos apelar á ese procedimiento; pero no hay en este asunto condiciones posibles para emplearle.

Y vamos ahora á la cuestion. Es excusado, señores Diputados, que volvamos sobre el punto relativo á la incongruencia entre el proyecto de ley y el dictámen de la Comision. ¿Para qué? Ya discutiremos cuando la ocasion llegue, Sr. Fernandez Villaverde, esa teoría de lo parlamentario y de lo legislativo, á la cual yo opongo las cuatro distintas funciones que el otro dia os indicaba. Mas ¿para qué vamos á discutirlo, cuando el Presidente nos ha dado la razon, y además, nos la ha dado tambien el Gobierno en su proyecto, pidiendo autorizacion para ratificar el contrato? El señor presidente de la Comision ha dicho que se pueden presentar enmiendas á todas las condiciones de este contrato al discutirse el art. 2.°, y es claro que si se presentan enmiendas, éstas se discutirán; y la Comision tendrá que levantarse á decir que no las acepta, tendrá que dar sus razones, ó que sí las acepta modificando el contrato; luego el contrato se discute exactamente lo mismo que si fuera un proyecto de ley. Por consiguiente, es inútil que discutamos sobre este punto.

El Sr. Fernandez Villaverde hizo una historia del expediente, que como historia resulta escasa, porque, siendo el expediente tan voluminoso y complicado, tiene que exigir mucho tiempo; y así, por grande que fuese el ingenio de S. S., no podia ménos de adolecer de esta falta la historia que hizo. Yo espero en mis breves rectificaciones demostrar que S. S. no conoce bien el expediente. Dijo S. S. que hay en él un informe del Consejo de Estado y otras cosas; es claro, como que el expediente era voluminoso, habia de tener relleno, de modo que al decir eso, no decia S. S. nada.

Pero, ¿cuáles son las cuestiones que interesa poner en claro, para saber la índole del contrato, su alcance, y la procedencia de las cantidades y sacrificios que se imponen al Tesoro público?

El Sr. Fernandez Villaverde comenzó su discurso el otro dia, y hoy ha vuelto á insistir al principiar el

de esta tarde, hablando de la grandeza de la obra, que iba á realizar la Trasatlántica, y nos decia que no eran los servicios marítimos postales el asunto principal. Pero, Sres. Diputados; ¿por qué lo han puesto entonces el Gobierno y la Comision en el encabezamiento del contrato? ¿no revela esto que es el asunto principal? ¿Y cuáles son los servicios principales?

Las comunicaciones, el servicio de guerra, el trasporte oficial. Las comunicaciones, mediante esas combinaciones que están en el aire, segun os demostré el otro dia. Y en cuanto al servicio de guerra, el señor Fernandez Villaverde trajo aquí á colacion la otra tarde lo acontecido en Inglaterra. Me parece que S. S. no estaba bien enterado de lo que ha sucedido allí; yo tengo aquí literal la comunicacion del Almirantazgo mandada á la Tesorería; y, señores, se trata, como os indicaba el otro dia, de buques ofrecidos en venta ó en alquiler al Gobierno inglés, buques de valor, unos de 10 millones, otro de 13, otro de 30 y de 31 millones de reales; buques que han de andar 17 y 18 millas, y buques capaces de conducir 2.000 hombres en catorce dias, desde Inglaterra á Bombay por el canal, y en veintidos dias y medio por el cabo. Y decia el Sr. Villaverde: ahí está la contratacion directa. ¿Sí? Pues precisamente en esa comunicacion hay un párrafo en que se dice: «*Times* del 18 de Marzo: que se ha tratado con otras Compañías, y que en los mismos términos en que se ha hecho con la Compañía Cunard y la White Ibart, se aceptarán buques de otras casas navieras británicas.»

De suerte que hubo aquí, no la contratacion cerrada con una Compañía, sino un verdadero concurso. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Una correspondencia.) Un concurso y abierto para admitir en adelante á los que se presenten. ¡Ni más ni ménos que aquí! Además se dice que estos buques servirán de trasportes, y los que se han de hacer nuevamente serán *cruceros armados*; así se les puede dar el nombre de «escuadra de cruceros de reserva.» Comparad estos buques con esos otros que, segun las condiciones del contrato, cuando se hagan algunos nuevos, serán dos al cabo de seis años, y otros al cabo de nueve y construidos para fines comerciales solamente, aunque podrán reforzarse parcialmente para llevar artillería. Comparad estos buques con los actuales, en los que, segun el contrato, se harán las modificaciones si son necesarias ó *posibles*. Entre una y otra cosa hay la misma diferencia que entre los soldados y los toros á que juegan los niños en la calle, y los soldados y los toros de verdad.

El Sr. Villaverde, para pintar la importancia de este servicio, que era segun él una de las condiciones exigidas para que proceda pagar la subvencion y para imponer al Estado los sacrificios que se imponen por este contrato, volvia á insistir sobre esos grandes intereses de la Patria y de la industria naviera, y nos hablaba de las subvenciones que se pagan en otros paises. Pero, señores, si yo he demostrado que esta subvencion va contra la mitad de la industria naviera de altura, y la demostracion de esto está en los telegramas que han llovido sobre el Sr. Navarro Reverter, de Sevilla, de Valencia, de Barcelona y de otras muchas partes, y no solo no protegeis á esa industria naviera, sino que vais á proteger á la industria naviera extranjera por virtud de la subvencion que pagais por las combinaciones, ¿á qué viene el hablar del interés general de las comunicaciones? ¿Es para este solo fin la subvencion? Pues abiertas están aquellas, y no tenemos más que hacer que aprovecharnos de lo que existe.

Además, esas comunicaciones desaparecen tan pronto como la Compañía diga que no es *posible* sostenerlas.

Hablaba tambien el Sr. Fernandez Villaverde de la impotencia de la industria privada para hacer este servicio. ¡Ya lo creo! ¿No ha de ser impotente, si empezais por matarla? Y decia el Sr. Marqués de Teverga el otro dia al Sr. Celleruelo: ¿dónde están las Empresas que mandan sus buques á Filipinas? Claro; y en veinte años, puede estar tranquila la Trasatlántica, no irá ninguno. Pero, ¿no recuerda el Sr. Marqués de Teverga lo que dijeron los Sres. Olano, Larrinaga y Compañía respecto de esto? ¿No se comprometian á hacer el servicio sin subvencion, y solo con el trasporte oficial que no llevara la Compañía Campo? ¿No existian en esas mismas condiciones las líneas que hacen hoy el comercio con Cuba? ¿No lo hace la misma Compañía Trasatlántica en la red interantillana, y con provecho, segun dice su Memoria, no obstante lo que ha dicho el Sr. Fernandez Villaverde? (*El señor Fernandez Villaverde*: No; en la navegacion con Costafirme.—*El Sr. Celleruelo*: Todo eso es lo que se llama red interantillana.) ¿Qué entiende el Sr. Fernandez Villaverde por red interantillana? ¿No entiende que alcance á esto? Pues oiga S. S., y verá como ha estudiado mal el expediente, lo que dice la Memoria de la Compañía:

«La Red interantillana.—Los ramales á *Centro-América* y litorales de Cuba prosperan de año en año, habiendo obtenido en el que nos ocupa, merced á la retirada de los buques del Sr. Marqués de Campo de esa navegacion, y á la inteligencia con los que hoy desempeñan el servicio oficial interantillano, un aumento importante de ingresos sobre el ejercicio anterior.»

Resulta, pues, que la Compañía, sin subvencion, mantiene con provecho esa línea que sin necesidad vais á subvencionar. Como que de lo que se trata aquí es de salvar á la Trasatlántica. El mismo Sr. Fernandez Villaverde *ex abundantia cordis* nos decia que no podia dejarse que se deshiciera la Trasatlántica.

El tercer requisito de que hablaba el Sr. Villaverde, es que la subvencion fuera mínima. Yo pregunto: ¿y cuál es el criterio para saber cuándo es la subvencion máxima y cuándo es mínima? ¡Ah! ¡Ya está descubierto el secreto! Los Sres. Laviña y Celleruelo se ocuparán de este punto, y al efecto se han tomado el trabajo de estudiar los contratos extranjeros. Yo no lo he hecho porque no me gusta perder el tiempo, puesto que es preciso buscar términos de comparacion cuando hacen falta, cuando no, no se buscan. Sin buscar, me encontraba á la mano con el ejemplo de Méjico, que subvenciona una línea, que por ese contrato se subvenciona tambien sin necesidad, y pagando un 50 por 100 más.

Tengo el ejemplo de la República de los Estados-Unidos, que, como sabeis, se encuentran en muy mala situacion, sin poblacion, con un déficit grande en sus presupuestos, y sin embargo, ha señalado cómo máximum para subvencion 4 millones de pesetas; y nosotros, que nos encontramos en una situacion desahogadísima, con un exceso de poblacion y con un superavit en nuestros presupuestos, ¡damos subvenciones de $8^1/_2$ millones de pesetas!

En cuanto á las demás comparaciones, me hacen

el mismo efecto que el que me haria el ver que un mayordomo presentara en Madrid las cuentas á su amo, que éste cogiera el Boletin de la plaza, y viendo que en él resultaban los precios muy bajos, y en la cuenta muy altos, se lo dijera, y éste le contestara: «Perdone Vd., el precio de las cosas en mi cuenta es el de París ó de Lóndres.» Tenemos, y nos bastan, dos tipos de comparacion; primero, lo actual, que, como aconseja la prudencia, mucho más en un país tan pobre como el nuestro, debe tomarse como base; y segundo, lo pedido por la Compañía. (*El señor Fernandez Villaverde hace signos negativos.*)

Dice S. S. que no. ¿Qué valen esos que yo llamaré paralogismos, porque respeto la intencion de S. S.? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Lo dicho, dicho está enfrente de las afirmaciones de S. S., y quien lo lea juzgará.) Pero antes voy á procurar discutirlo con su señoría, porque no basta su afirmacion para que la gente se convenza, y no obstante que S. S. se ha tomado el trabajo de ampliar las contestaciones del Sr. Marqués de Teverga y del señor general Pando, nos hemos quedado tan convencidos como antes. (*El Sr. Marqués de Teverga*: No he hecho más que reducirlo á números.) Es verdad. (*El Sr. Marqués de Teverga*: No peregrinos, como decia S. S., sino exactos.) Voy á decir al Sr. Marqués de Teverga por qué nacen estas dificultades. En los contratos actuales tenemos la cosa muy clara, porque se dice: viaje redondo á Cuba, 20.000 duros; viaje redondo á Filipinas, 49.500. En este contrato no; todo es oscuro; los itinerarios, como si fueran ménos importantes que los baños para las señoras ó para los caballeros, no se consignan en el contrato. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Eso será oscuro para S. S.; pero no para quien haya visto el expediente.) Y como no están los itinerarios en el contrato, no lo está tampoco la distribucion del crédito total entre las líneas antiguas, las prolongadas, las nuevas y las combinaciones, que es lo que hacía mucha falta. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Hay datos en el expediente.) Pues haga S. S. sus observaciones con esos datos, y así contestará al Sr. Celleruelo que se ha fundado en esos datos de que S. S. habla. (*El señor Marqués de Teverga*: Su señoría ha dicho que mis datos son peregrinos y debe probarlo.) Yo no he dicho semejante cosa. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Lo ha dicho en su discurso de ayer.) Voy á eso, Sr. Marqués de Teverga. Yo me felicito de la interrupcion del señor Teverga (*Risas*), porque eso me lleva al punto principal de la cuestion.

Para no equivocarme, llamaré á S. S. como le llamábamos el Sr. Celleruelo y yo cuando paseábamos por los cláustros de la Universidad de Oviedo, por El Bombé y por Cimadevilla. Voy á ocuparme de este punto; pero antes he de decir á mi buen amigo el señor García San Miguel que tengo la casi seguridad de que no hay en mi discurso una palabra que pueda molestarle, y si la hay, yo me anticipo á decirle que no he tenido esa intencion. Pero vamos al punto de que se trataba. Como la Comision se encontraba verdaderamente sin tener que contestar á los datos del Sr. Celleruelo, esto es, á los datos relativos á la diferencia enorme, enormísima, que habia entre lo concedido en el contrato y la proposicion tercera de la Compañía, al responder el Sr. García San Miguel, todos lo recordais, la contestacion recayó sobre estos dos puntos: primero, la diferencia en cuanto al trasporte oficial; segundo, el aumento del gasto de carbon por razon del aumento de velocidad. ¿No era esto? Y mi argumento era el siguiente. Yo decia que ese cálculo no es exacto (*El Sr. Marques de Teverga*: Está equivocado S. S.); y tanto no lo es, que un indivíduo de la Comision, el Sr. Rodrigañez, me interrumpió diciendo que S. S. hacía un argumento *ad absurdum*, y puede entenderse S. S. con su compañero de Comision. (*El Sr. Marqués de Teverga*: No lo dijo en ese concepto.) Decía yo: si segun el razonamiento del señor García San Miguel, el Estado, por el contrato resulta beneficiado en seis millones y pico de pesetas, siendo lo que se paga á la Compañía 8 millones, resultaba que la Compañía habia pedido unos 15 millones.

Y yo añadia: ¿es que la Compañía que pedia esa cantidad se proponia ocultar en la subvencion indirecta, en los trasportes oficiales, la enormidad de sus pretensiones? Además, ¿qué Compañía es esa que de golpe rebaja en lo que pide un 50 por 100? Esto demostraria que habia pedido, no una cosa racional, sino una enormidad que le haria poco favor. Este era mi razonamiento.

Pero vamos al punto relativo á las velocidades, sobre el cual solo tengo que hacer dos indicaciones; dejando todo lo demás al Sr. Laviña. Primera, entre las opiniones del Sr. Villaverde y de la Comision entera y del Gobierno entero, y la del Ministerio de Marina, estoy por la de éste, que pedia velocidades mucho mayores que las consignadas en el contrato. Segunda, que con esas velocidades puestas en el contrato, se va á dar el caso, y se dará durante veinte años, si Dios no lo remedia, de que los viajeros que salgan de la Península para la isla de Cuba por los Estados-Unidos podrán llegar á la Habana dos dias ó dos dias y medio antes que los viajeros que hagan ese viaje en los vapores de la Compañía Trasatlántica. Este es el cálculo que he leido en una exposicion de navieros y comerciantes de la Habana. Si SS. SS. me demuestran que estoy equivocado, me convenceré: de todos modos, los Diputados cubanos podrán ilustrar este punto con más competencia que nosotros.

Si tanto depende de la velocidad la subvencion, yo quisiera que el Sr. Villaverde me dijera por qué exigiéndose 10 millas en la línea de Buenos-Aires y 8 y $8^1/_2$ en la de Marruecos y Fernando Póo, es la misma la subvencion. Y en cuanto á los trasportes oficiales, si eso influye tanto en la cuantía de la subvencion, ¿me querrá explicar el Sr. Villaverde por qué no habiendo en las líneas prolongadas trasportes ni carga oficial, se paga, sin embargo, la misma subvencion que en la línea de Cuba en que hay carga y trasportes oficiales? Y si solo este elemento decide, ¿por qué ha quedado casi igual la subvencion directa á Cuba, y es casi triple la establecida para Filipinas?

Pero ya lo oyeron ayer los Sres. Diputados; la explicacion de la Comision es la siguiente: no os fieis de las cifras en que se expresa la subvencion que aparece en el proyecto que se discute: salta á la vista que es enormemente mayor que la pedida por la Compañía; atender á la rebaja en los trasportes, la cual es tan grande, que ayer nos dijeron que era una carga para la Compañía, si bien el Sr. Fernandez Villaverde no se ha atrevido á sostenerlo hoy.

Esto demuestra que S. S., á pesar de que ha estudiado mucho el expediente, no lo ha estudiado lo bastante, porque esto tiene una historia que S. S. sin duda no conoce, y es la siguiente: cuando se hizo el

contrato de Filipinas, se estableció en el art. 40 la rebaja que debia hacerse en las tarifas por el pasaje oficial; pero en aquel contrato no se estipuló la obligacion del Gobierno de llevar por los barcos del Marqués de Campo todo ese pasaje oficial, y sucedió que el Gobierno mandó soldados á Manila por otros barcos, y esto dió lugar á una reclamacion, y á que en su Memoria dijera la Compañía lo siguiente:

«Algo ha contribuido tambien á reducir los ingresos que de esa línea tenemos derecho á esperar, el trasporte á Manila de un contingente importante de fuerzas verificado por el Gobierno en un vapor no correo, en contra de lo declarado por el Consejo de Estado, de que nos corresponde la exclusiva en esos trasportes, que se han considerado como una *subvencion indirecta* que nos pertenece. Hemos reclamado contra ese perjuicio, hallándose actualmente el expediente en tramitacion.»

Ahora bien; la Compañía Trasatlántica, que consideraba esto como *subvencion indirecta*, porque entendia, sin duda á diferencia del Sr. Villaverde, que es subvencion indirecta todo lo que viene á añadir ganancias á la subvencion directa, al hacer este contrato que estamos discutiendo, para no correr ese riesgo, quiso poner las cosas más en claro, y tuvo buen cuidado de añadir los arts. 54 y 56, en los cuales se obliga el Gobierno á mandar por los barcos de la Compañía todo el pasaje y toda la carga oficial; es decir, que se consagra la exclusiva de la Compañía.

De suerte, que siendo negocio para la Compañía ese trasporte oficial, podemos muy bien decir que no es preciso buscar compensaciones por este concepto en el aumento de la subvencion directa. La Compañía ha tenido ese cuidado, teniendo en cuenta lo que ocurrió con Olano, Larrinaga y Compañía cuando ofreció servir la nueva expedicion á Filipinas que se proyectaba sin subvencion, pidiendo tan solo que se les diera el trasporte que no podia reclamar el Marqués de Campo. Así se ha asegurado la Trasatlántica esa ganancia. Pues si es ganancia por sí, ¿por qué buscar en el aumento de la subvencion directa la compensacion de un servicio que está recompensado? ¿No está demostrado que ese razonamiento, para explicar el aumento de la subvencion, no tiene razon de ser?

En cuanto á la velocidad, además de que resultan cosas tan extrañas que no tiene relacion la subvencion con ellas, puesto que á velocidades iguales se piden distintas subvenciones, y á velocidades desiguales se señala la misma subvencion, cosa que todavía no ha explicado la Comision; ya dije el otro dia que la Compañía, segun ha recordado el Sr. Villaverde, habia dicho que si se dedicaban los barcos á usos de guerra, la Compañía, decia el Sr. Fernandez Villaverde, pedia la garantía del 3 por 100 del capital. Pero, ¿por qué se ha olvidado S. S. de la otra parte, del ofrecimiento del exceso sobre la ganancia que pasara del 6 por 100? Yo ya sé que hay aquí en la Compañía Trasatlántica cosas tan raras, que hay que pedir todo género de explicaciones para saber hasta dónde llega la intencion de lo que pide. Lo que he visto es, que en un cálculo hecho por el Ministerio de Ultramar, dice que esa responsabilidad del 3 por 100 puede llegar á 37.500 duros, si no recuerdo mal, mientras que podria llegar á 700.000 duros el producto del 50 por 100 sobre el exceso del 6 por 100, calculando sobre la base del 12 por 100, que es el beneficio probable de la industria naviera, 12 por 100 de que no me reia yo, Sr. Fernandez Villaverde. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Pero del baño me he reido yo.) ¿Qué dice S. S.? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Nada; creí que se referia S. S. al baño.)

Pues decia que hoy la diferencia de ese 3 por 100, que insisto en compararlo al trapo manejado por la Compañía como lo maneja el torero, para burlar á la inocente Administracion española, se calcula en 37.500 duros, mientras que la ganancia probable para el Estado, aceptando el exceso sobre el 6 por 100, en el caso de que se supusiera el 12 por 100 como término médio del beneficio de la industria naviera, está calculada en 700.000 duros; por consiguiente, no puede decirse que, en cambio de preparar los buques para casos de guerra, se pidiera ese 3 por 100; porque sobre que ese 3 era cosa insignificante, queda la otra parte que no se encuentra por ningun lado en el contrato. Y el Sr. Fernandez Villaverde debe tener un poco cuidado al hablar de los informes del Consejo de Estado en apoyo de sus declaraciones; porque esos informes recaen sobre la proposicion de la Compañía. Y así, por ejemplo, S. S. invocaba el informe del Consejo de Estado para explicar la cosa verdaderamente inexplicable de que, teniendo vivo un contrato con Filipinas á razon de 49.500 pesetas, se establece esta novedad, haciéndolo por valor de 139.000 pesetas, y el Consejo de Estado partia de la proposicion en la cual se camina del supuesto de que la subvencion de Filipinas ha de ser de 49.500 pesetas, y no la que resulta en el contrato, que es casi triple.

Volviendo á lo de la velocidad, el Sr. Marqués de Teverga, aparte de que necesitaria ponerse de acuerdo con su compañero el Sr. Pando sobre la exactitud ó inexactitud de las bases que tuvo S. S. para hacer el cálculo de la relacion que hay entre el consumo de carbon y las velocidades; aparte de eso, no puede admitirse esa explicacion, porque esas velocidades estaban ofrecidas como consecuencia de ese pretendido servicio para usos de guerra. Y en cuanto á que las tarifas que proponia la Compañía no eran las que se la han concedido, sino mucho menores, para lo cual el Sr. Villaverde hacía una comparacion entre las proposiciones y el contrato, ¿no comprende S. S. que es muy fácil descomponerla, que es lo que hizo el señor Celleruelo, y distinguir las antiguas líneas, las prolongaciones, las nuvevas y las combinaciones, y ver las diferencias, que en unos casos son pequeñas y en otros enormes, enormísimas, sin explicacion posible, y hasta ahora no dada? En cuanto á las tarifas, me parece que, despues de todo, el párrafo de la proposicion que leia el Sr. Villaverde, en que se alude al sistema de Filipinas, es más favorable á la interpretacion del Sr. Celleruelo, á mi juicio, que no á la interpretacion de S. S., porque el sistema de Filipinas consiste en una rebaja de 35 por 100 para primera y segunda, y de 60 por 100 para tercera.

Por lo demás, Sres. Diputados, la cosa es clara: la Compañía Trasatlántica se encontraba con dos sistemas, el sistema de Filipinas, que la tenía mucha cuenta, y el sistema de tarifas oficiales y particulares de Cuba, que no la tenía cuenta ninguna, y todo su afan era trocar esas [tarifas excepcionales por las tarifas comunes con esta ó con la otra rebaja, y esto es lo que ha conseguido, y esto es lo que le habeis dado. Por consiguiente, en esto de las tarifas, no habeis arrancado á la Compañía Trasatlántica nada que ella no estuviera dispuesta á dar.

Queda un argumento, y es que el Gobierno las ha de aprobar; y decia el Sr. Villaverde con una gran ingenuidad: «El Sr. Celleruelo parte de las tarifas actuales.» De alguna hemos de partir: tambien el señor Marqués de Teverga partia de ellas, porque ¿hemos de partir de las tarifas del porvenir? ¿De las que se han de aprobar por el Gobierno? Y como la Compañía hablaba ya de la aprobacion de las tarifas por el Gobierno, eso ya lo teníamos.

Pero hay una cosa sobre la que yo debo llamar la atencion de los Sres. Diputados. En este contrato, siempre que se habla de derechos determinados, y sobre todo, siempre que se trata de ventajas para la Compañía, se concretan claramente en el contrato; y hay al mismo tiempo, por parte de la Compañía, una fe, una confianza en lo que habrá de hacer la Administracion, que se revela, por ejemplo, en esta singularidad. El Sr. Villaverde recordaba que la Empresa queria quedar en libertad de conservar ó de suprimir las líneas nuevas. ¿Y sabeis, Sres. Diputados, cómo modificó esta condicion la Compañía? Pues diciendo: que se ponga la condicion de que el Gobierno pueda suprimirlas. Y yo decia: es cosa rara que la Compañía desee quedar pendiente de la accion del Gobierno. Lo cual demuestra que la Trasatlántica, dadas sus largas relaciones con la Administracion española, sabe que ésta es muy tratable y que no ha de abusar de ese derecho: y quizá á eso responde una enmienda que se ha presentado suscrita por el Sr. Lastres y otros Diputados de Puerto-Rico, pidiendo una cosa que yo creo innecesario que se pida, y es que el Gobierno castigue severamente las faltas leves ó graves que cometa la Compañía Trasatlántica: lo cual parece implicar que se teme que pase con esto lo que con las multas, que no hemos podido averiguar todavía cuántas se han impuesto, cuántas se han condonado, y cuántas se han pagado.

Pues bien; las tres proposiciones, no se concretan á tres cantidades al azar, sino que, como dije el otro dia, tienen elementos componentes de los cuales parten, que son: el crédito actual, la supresion del viaje á Cuba ó á Filipinas, dejando la diferencia del importe de la expedicion á Cuba que se suprime como pago de los demás servicios, y aumentando la segunda expedicion á Filipinas á razon de la subvencion actual, ó sean 49.500 pesetas. Y con estos datos se demuestra que habeis dado á la Compañía mucho más de lo que pedia, y no habeis siquiera intentado contestarlo, pues todos vuestros argumentos se reducen á estos dos puntos: al beneficio de las tarifas que llegásteis á decir que eran una *carga* para la Compañía, y á la diferencia de velocidades. Yo dejo lo relativo á las velocidades al Sr. Laviña, y lo relativo á las tarifas al Sr. Celleruelo, y por mi parte no tengo que decir á la Comision más sino que he echado de ménos, entre varias cosas, una muy interesante que yo quisiera que tuviera la bondad de explicarme, que es la explicacion de la prisa con que se quiere establecer este servicio, como lo demuestra la demanda de un crédito para el trimestre que está corriendo. He concluido.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): El Sr. Laviña tiene la palabra para alusiones personales.

El Sr. **LAVIÑA**: Señores Diputados, la suerte os condena á escucharme una vez más; pero, más que á vosotros, me condena á mí obligándome á hablar despues del Sr. Fernandez Villaverde y despues del Sr. Azcárate. Castigo es este que me alcanza por culpa mia; por haber intervenido en un debate á cuya altura no están mis facultades. Reconozco la culpa; absolvedme vosotros otra vez, escuchándome con benevolencia.

Me levanto principalmente á contestar á las alusiones personales que el Sr. Fernandez Villaverde se sirvió dirigirme, y á agradecerle en el alma la primera; aquella en que al citarme en su discurso decia que yo tenía brillantes cualidades. Error, grandísimo error; el mayor en que ha incurrido en su discurso; pero no me extraña que en este y otros muchos incurra S. S., y perdóneme que le diga que en ninguno de ellos sería yo capaz de incurrir. Por algo ha dicho un espíritu observador: «á grandes talentos, grandes errores.» Por eso los comete el Sr. Fernandez Villaverde, y por eso no los puedo cometer yo.

Hablaba S. S., en primer término, de algo que dije relativo á la conveniencia de que en los preceptos legales que son objeto de esta discusion, figurasen, expresas, las estipulaciones económicas del contrato. Sobre ello argumentaba el Sr. Fernandez Villaverde contra el Sr. Azcárate. ¡Grande habilidad la de S. S., Sr. Fernandez Villaverde! Por ninguna parte pude ver el argumento.

Citaba yo el proyecto de ley de los Ministros franceses contratando diversos servicios con las Mensagerías marítimas, y decia que aquel proyecto prescribe terminantemente la aprobacion de las estipulaciones económicas; pero ese proyecto lo citaba yo ni más ni ménos que como un precedente, y decia que ni aun sus términos me parecian satisfactorios, porque entendia que para ser ámplia y libre la discusion, y para que alcanzase el debido resultado, era conveniente recoger del contrato, no solo las estipulaciones económicas, sino todas las estipulaciones de importancia que yo no defino, que vosotros podríais deslindar y definir, señores de la Comision. Con esas estipulaciones se harian unas bases; con esas bases se haria un proyecto de ley y se discutiria libremente sin nombrar á ninguna Compañía, y de esa manera no habria podido creer el Sr. Fernandez Villaverde que al intervenir yo en esta discusion tenía una intencion tan torcida como la de lanzar un dardo á mi respetable amigo el Sr. Ministro de Ultramar.

Las estipulaciones económicas y algunas estipulaciones más, pudieran y debieran figurar en el precepto legal, debieran ser ley del Reino, y no condiciones de un contrato que puede modificarse á voluntad de las partes contratantes, como reconocia S. S., y pudieran y debieran serlo por lo siguiente: porque el Consejo de Ministros en su acuerdo de 8 de Agosto de 1886, que figura en el expediente, y que no negará el dignísimo presidente de la Comision, decia en su extremo segundo, á la letra: «Que si la Compañía Trastlántica aceptase el pensamiento, los Ministros de Hacienda, Marina, Gobernacion y Ultramar, procedan á redactar el contrato, *que se someterá á la aprobacion de las Córtes.*» Interpretacion de este acuerdo del Consejo de Ministros hecha por el Ministro de Ultramar: demanda á las Córtes de una autorizacion para ratificar ese contrato. Interpretacion vuestra, señores de la Comision. Determinar una cifra máxima absoluta que ha de significar el gasto de todos estos servicios; determinacion de esa cantidad en un artículo; descomposicion de esa misma cantidad, en cuatro sumandos diferentes, en otros artículos.

Por eso os dije yo en mi discurso: ved lo que ha quedado en vuestro dictámen del acuerdo del Consejo de Ministros: una suma aritmética. Por eso el voto del Congreso sobre ese dictámen no explicará si errásteis ó acertásteis; por eso el voto del Congreso, señores de la Comision, querrá decir tan solo: «habeis sumado bien.» Esto dije aquel dia, y esto repito hoy.

Yo me admiro de las cosas que he oido decir desde el banco de la Comision. Se habla de estipulaciones económicas, y dice la Comision que son materia de poca importancia. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Nadie ha dicho eso.) Tanto mejor si no se ha dicho, aunque yo creí entenderlo, y por ello agradezco esa interrupcion, que mi deseo en el debate no es otro que el de no tener razon; no deseo otra cosa.

Los señores de la Comision dicen que algunas de las condiciones del contrato tienen verdadera importancia; pero que otras la tienen muy pequeña para ocupar la atencion del Parlamento; se les habla de los peligros que entraña el privilegio, y dicen que no existen semejantes peligros; se les dice que el proyecto implica la ruina de nuestra marina mercante, y contestan que eso no es posible; se les arguye que los barcos que el contrato exige no podrán servir de auxiliares á nuestra marina de guerra, y replican que esa no es la cuestion principal... (*El Sr. Fernandez Villaverde*: No ha dicho nadie eso.) Creí haberlo oido al señor presidente de la Comision cuando contestaba al Sr. Celleruelo al principio de esta discusion. Creí haberle oido que todas esas cosas eran pequeñeces que no merecian que de ellas se ocupara el Parlamento. Si me equivoco... (*El Sr. Gamazo*: Pues positivamente se ha equivocado S. S.) Pues lo celebro, y no digo nada más. ¡Ojalá me equivoque en todo lo demás que pienso!

Hablaba el Sr. Villaverde el dia anterior de lo que yo dije en mi discurso sobre la contratacion directa; recordaba S. S. lo que tuve el honor de exponer al Congreso, analizando la exposicion de motivos que precede al proyecto de ley llevado á las Cámaras francesas por el Ministro de Correos y Telégrafos para contratar con las Mensagerías marítimas, y decia el elocuente indivíduo de la Comision: El Sr. Laviña ha desplegado en su lectura una habilidad maravillosa. Agradezco la galantería, pero no puedo admitirla; no hubo habilidad ninguna de mi parte. Me limité á decir cuáles eran los fundamentos principales en que el Ministro francés se apoyaba para contratar directamente. Eran estos fundamentos los que siguen: Francia subvenciona dos grandes Compañías; tiene precedentes de concursos en los que ha habido dos, uno y ningun postor; disminuye todas las subvenciones y aumenta todas las velocidades; para una subvencion que sostiene en la misma cifra, aumenta la velocidad en 5 millas. Francia disminuye el importe total de la subvencion en 3 millones de francos anuales, ó sean 45 millones de francos por los quince años de duracion del contrato. España, por el contrario, entrega todos los servicios á una Compañía, tiene precedentes de concursos, como los realizados para los servicios de Cuba y Filipinas, á los que concurrieron cuatro y cinco postores, número bastante, tratándose de negocios de esta importancia; España aumenta resueltamente las subvenciones todas y aumenta las velocidades tímida y gradualmente; y no tiene nada de particular que las aumente, porque los contratos aun vigentes determinaban las velocidades con una deplorable laxitud; Francia economiza para su Tesoro 45 millones de francos, y España entrega al contratista en veinte años 85 millones de pesetas más. ¿Dónde está la habilidad sino en la apreciacion que S. S. hizo de esta sencilla pero inquebrantable argumentacion mia?

Su señoría hizo otra cosa; S. S. leyó lo que el Ministro francés dijo para demostrar á la Cámara la inconveniencia de contratar directamente. Pues ponga S. S. eso que el Ministro francés dijo á continuacion de las condiciones en que estos servicios están en España, y verá como lo que hace es unir dos premisas que están entre sí en abierta contradiccion.

Pero el Sr. Villaverde no hablaba solo de esto: se manifestaba partidario decidido de la contratacion directa, encarecia sus ventajas, y señalaba los defectos que en la contratacion por concurso podian existir. Eso no puede afirmarse por nadie desde el banco de la Comision. Eso no lo podeis decir vosotros los que perteneceis á la mayoría, porque ved lo que dice el punto 3.° del acuerdo tomado por el Consejo de Ministros en 8 de Agosto último:

«Que si la Compañía no aceptase las condiciones que la Comision acuerde, sirvan aquellas como pliego *para el concurso que deberá abrirse*, etc.»

Es decir, que si la Compañía no aceptara las condiciones podia haber concurso. Pues no es que sea el concurso perjudicial ni peligroso, señores de la Comision, es que aquí se ha dado la preferencia á la Compañía Trasatlántica; es que se han pesado razones de conveniencia que os bastan á vosotros, y á mí no me convencen. Pero mucho ménos puede proscribir la contratacion por concurso el Sr. Villaverde; mucho ménos que nadie puede S. S. fundar sus afirmaciones sobre la doctrina administrativa de la República francesa. ¿No ve S. S. que todo el peso de ese argumento lo arroja sobre el partido conservador, que contrató en concurso los servicios aún vigentes de Cuba y Filipinas, y que toda esa doctrina la opone á la doctrina que al contratar en esa forma sostuvieron Ministros de tan alta autoridad como Elduayen y Martin de Herrera?

Lo malo no es el concurso, Sr. Fernandez Villaverde; á S. S. le parece mal; quizá llegue algun dia, y quiera Dios que llegue pronto, en que le parezca bien. Cuando contrató Francia por el sistema que S. S. acepta, lo hizo dividiendo los servicios que habian de contratarse, en dos lotes, teniendo en manos de las Mensagerías marítimas gran parte de los servicios y en manos de la Trasatlántica el resto, no entregando todos los servicios á una sola entidad, que eso es lo malo. ¿Cree S. S. que habria álguien que se diera por satisfecho con que vosotros entregárais por concurso á una sola Compañía todos los servicios marítimos postales? ¿Qué más daria si el peligro sería igual? Division de los servicios, esto era lo que en primer término yo pedia. Contratacion por concurso, esto pedia despues para garantir los resultados del contrato y favorecer en todo lo posible los intereses públicos que con él se relacionan.

Temo ya hablar de velocidades, y de subvenciones lo temo muchísimo. Aquí se ha hablado de números peregrinos, y temo que tambien lo puedan parecer los que yo aduzca. Voy, pues, si me es posible, á no daros ningun número más que aquellos que sean de absoluta precision, porque siguiendo, como no he podido ménos que seguir con interés este debate, he exa-

minado los *Diarios de Sesiones*, y afirmo que me extremece el verlos; están sembrados de *XX* y de *ZZ*, empedrados de logaritmos y exponentes; y materialmente erizados de raíces cúbicas, en términos tales, que la vista del *Diario de Sesiones* pone miedo al ánimo más sereno.

Por eso, Sres. Diputados, voy á proceder con una sobriedad extraordinaria, voy á proceder con el mayor laconismo que posible sea, en mis citas de números ó cantidades.

Decia el Sr. Fernandez Villaverde contestando á otro argumento mio, á aquel del que deduje que la subvencion por tonelada en la línea de Cuba era mayor que la subvencion por tonelada del servicio francés del Havre á Nueva-Yorck, que yo habia planteado mi cálculo en el terreno de lo absoluto, no en el de lo relativo. Es verdad, Sr. Fernandez Villaverde, y así me apresuré á anunciarlo. Pero dijo S. S. que no me habia fijado en la diferencia de recorrido que hay entre unas y otras líneas. Pues por eso planteaba yo mi comparacion en el terreno de lo absoluto, porque si lo hubiera planteado en el de lo relativo, hubiera tenido que hacer lo que se hace en todos los cálculos y en todos los problemas en que hay dos condiciones que satisfacer, fijar ante todo un valor á una de esas dos condiciones y dar á la otra valores variables que satisfagan los términos generales en que esté planteado el problema. Esto es elemental, y por eso, señor Fernandez Villaverde, no es posible hacer el cálculo como lo ha hecho S. S. Compara S. S. la subvencion por milla y tonelada, y así obtiene para nuestras líneas una subvencion determinada por tonelada y milla; pero esta subvencion variará, y esto prueba el error de S. S., segun que tome por punto de partida el puerto de Cádiz, el de Vigo ó el de Santander. Así no es posible hacer el cálculo. ¿Cómo se ha de hacer y como lo hago yo? Pues de una manera sencillísima: haciendo lo que podríamos llamar reduccion á la unidad, lo que puede compararse á la correccion de temperatura en las nivelaciones barométricas, y que se reduce á lo siguiente: No teman los Sres. Diputados, no voy á hacer el cálculo; no hago más que indicar el procedimiento para que el Sr. Fernandez Villaverde lo haga por sí mismo. Fije S. S. un número determinado de millas, 1.000 por ejemplo, para todos los servicios que quiera comparar; calcule S. S. á razon del tanto de subvencion por milla lo que importan las 1.000 millas, y luego deduzca el tanto de subvencion por tonelada.

Yo no hago el cálculo, puede hacerlo S. S. mismo, y al resultado me someto. Pues de esa manera resultará que la subvencion por milla y tonelada en nuestros servicios postales á Filipinas es mayor que en el servicio á Cuba, y que la subvencion de las líneas francesas es todavía menor que la nuestra para Cuba.

Esta es la forma en que hay que plantear y resolver ese problema, y no es que yo por haber cursado matemáticas en los años primeros de mi juventud, aunque casi las he olvidado ya, trate de dar á nadie lecciones, muy al contrario: si para discutir estas cuestiones se pudiera elevar ahí un estrado y colocar sobre él una pizarra, yo, tiza en mano, demostraria mis razonamientos, y convencido de que me superan en competencia todos los señores de la Comision, los admitiria gustoso como tribunal de exámenes, seguro de que juzgando imparcialmente, no me podrian reprobar.

La idea de líneas paralelas, muy lejos de disgustarme, como cree el Sr. Fernandez Villaverde, me parece perfectamente admisible, lo que no me parece admisible es que por el solo hecho de ser paralelas dos líneas tengan que ser objeto de comparacion. Pero el Sr. Fernandez Villaverde ha establecido otras comparaciones, á mi juicio más violentas. Una sola, entre ellas, me parece lógica y fundada, la de nuestra línea antillana con la de la Trasatlántica francesa á Méjico y las Antillas; y prueba de que yo no me opuse á esta comparacion de líneas paralelas, es que en mi discurso tambien las comparé. Lo que hay es que el Sr. Fernandez Villaverde al hacer la comparacion ha olvidado una circunstancia que me voy á permitir recordar.

Decia S. S.: velocidad que se exige á la línea francesa, 11 1/2 millas por hora; subvencion que se otorga, 10 francos y céntimos por milla. Es verdad; pero su señoría compara la velocidad menor y la subvencion mayor. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: La velocidad média anual.) Perdone S. S., ya llegaremos á eso de la velocidad média anual. Lo que digo ahora es que esa velocidad de 11'50 millas por hora no es la mayor prevista en el contrato.

Pues bien; en el contrato de la Compañía francesa á la velocidad mínima média anual de 11 1/2 millas, corresponde segun mis cálculos, una subvencion que dada la total de la línea en adjudicacion, importante 4.478.000 francos, resulta ser de 10'02 por milla. Pero el contrato previene y favorece el aumento de velocidad, y en uno de sus artículos establece una prima especial en los siguientes términos:

«Se concederá á la Empresa una prima de 500 francos por cada décimo de milla que aumente la velocidad de marcha por travesía á partir de la de 12 millas por hora. Repartido el máximum de la prima, que puede llegar á 400.000 francos, entre las tres líneas que son objeto de la subvencion, resulta una velocidad posible, si la Compañía quiere cobrar la prima (y supongo que querrá cobrarla), de 13'10 millas, á la cual corresponde una subvencion de 11'11 francos.

Realmente estos eran los datos que yo aduje y decia que esa subvencion excede en céntimos á la nuestra de la línea de Cuba; pero tengamos en cuenta aquella velocidad y tengamos tambien presente que una de las líneas prolongadas, la de Saint-Thomas á Jamaica, se sustituye, y está sustituida por otra desde el Havre á la isla de Santo Domingo, aumentando, por tanto, el recorrido en un 25 por 100, y disminuyendo en la misma proporcion, el importe de la subvencion por milla; y resultando, en definitiva, que la línea francesa de las Antillas tiene una subvencion menor que la nuestra; todo ello aparte de que no puede nunca compararse lo que representa el servicio de las Antillas para España con lo que representa ese servicio para Francia.

Tambien comparó el Sr. Fernandez Villaverde la línea de Filipinas con otras, y debo reconocer que su señoría planteó la cuestion en el terreno de la más absoluta imparcialidad, puesto que se refirió, no á contratos antiguos, sino á los nuevos.

Decia el Sr. Fernandez Villaverde que en la línea de Filipinas se exige á la Compañía peninsular oriental inglesa, en el viaje á China una velocidad de 12'20 millas, y que nosotros pedimos una velocidad de 12'50; pero hay que tener presente que esa velocidad la fija nuestro contrato para el año 95, y me parece que

puede suponerse con fundamento que en ese año será mayor la velocidad que se exija á la Compañía peninsular y oriental ó á otra cualquiera que Inglaterra tenga encargada de tan importante servicio.

Lo propio digo respecto á las Mensagerías francesas, á las que hoy se exige una velocidad de 13 millas; nosotros exigimos $12^1/_2$ el año 95: hasta que lleguemos á esa fecha no procede comparar las subvenciones, que siempre serán menores que las nuestras, dado que es mayor la marcha de esa línea, y que la ha de establecer ocho años antes que nosotros.

Comparó despues el Sr. Fernandez Villaverde cosas que no son realmente comparables; como sucede con las líneas italianas y las líneas españolas. ¿Es comparable lo que Italia *busca* en el Mar Rojo y en la costa de Africa, con lo que nosotros *ya tenemos* en el Archipiélago filipino? Algo vale esa diferencia. Italia busca en el Mar Rojo algo que está ya escrito con la sangre de sus heróicos soldados muertos en el desastre de Masowha; Italia no tiene más que un pedazo de tierra regado con la sangre de sus héroes, vive de esperanzas, no tiene todavía realidades. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Pues con tener ménos, paga más.) Pues por eso, Sr. Fernandez Villaverde, paga más; y si paga más, ¿por qué dijo S. S. que paga ménos?

Otra comparacion ha hecho S. S.: la comparacion con las líneas alemanas. Señor Fernandez Villaverde, ¡qué diferencia tan enorme del Imperio aleman á la Nacion española! ¿Cómo compara S. S. la marina mercante alemana con la marina mercante española? ¿Cómo compara S. S. el estado de nuestra Patria, de nuestra sociedad, de nuestra poblacion, de nuestras artes, con el estado de la Patria, de la sociedad, de las artes y de la poblacion de la Alemania? ¿No sabe S. S. que sobre la tierra alemana pesa ese cuerpo enorme que se llama el Imperio germánico, que siente dentro de sí demasiada vida y que la lanza á todas partes, y busca tierra que la sustente, como la buscaron el *Iltis* y el *Albatros* por los mares de la Micronesia? Pues algo significa esto, Sr. Fernandez Villaverde. Esto lo que prueba es que aquella Nacion no es hija del mar, pero que tiene el instinto de expansion de todas las Naciones europeas; y como no tiene tierra para obtener esa expansion, busca por todas partes medios de desarrollar su comercio y de hallar un lugar de desahogo para aquella poblacion que se encuentra en el Imperio aleman oprimida bajo el peso de gastos tan crecidos, como el que implica mantener en pié de paz un ejército de 400.000 hombres, que representa el 1 por 100 de su poblacion. No la compare S. S. con nosotros. Alemania tiene historia y triunfos en la tierra, pero no los tiene en el mar. Ella ha triunfado en sus selvas con Arminio: en *Sedan* con el Rey Alberto de Sajonia; en *Wissemburg* y en *Reichsoffen*, con el Príncipe Real de Prusia; pero aun no ha triunfado en el mar. España sí ha triunfado en la tierra y en el mar. Triunfó hace siglos en sus selvas con Viriato; triunfó en la tierra despues mil y mil veces: pero ha triunfado tambien en los mares, Sres. Diputados.

En la mar triunfó por la guerra con D. Juan de Austria, y por la paz con Cristóbal Colon y con Elcano. Somos, pues, un pueblo hijo del mar, que tiene grande porvenir, cuyo porvenir y cuya grandeza quizá se esconde hoy en el mar, como bajo las ondas del Rhin se escondia el tesoro legendario de los *Niebelungen*.

Vea el Sr. Villaverde la diferencia tan esencial que acabo de señalar, y tenga presente que á los alemanes les sobra dentro de casa la vida que á nosotros nos falta, y tenga presente que en último término el barco aleman es el barco del emigrante y el barco español es el barco del trabajador de la Patria, y alguna diferencia hay; por tanto, no le extrañe que Alemania pague ménos que nosotros para sostener sus líneas de vapores.

Decia tambien el Sr. Fernandez Villaverde que yo tenía empeño en comparar la línea del Havre á Nueva-York con las nuestras. Ningun empeño he tenido en esto. Solo lo tuve en averiguar si era posible que tuvieran razon los que sostienen que es nuestro contrato más beneficioso que los extranjeros, y tengo el sentimiento de decir que no me he convencido de que así sea.

Me decia tambien S. S. que en el servicio de Buenos-Aires nuestra subvencion es igual á la más pequeña de Europa. Yo la comparé con el servicio de Francia á Buenos-Aires, y resultaba que la subvencion era igual, y la velocidad menor; pero esa subvencion no es la menor de Europa, no, porque aquí tengo á disposicion de S. S. el contrato con la Trasatlántica francesa para los servicios del Mediterráneo, que son los comparables á los nuestros, y de él resulta un tipo de 92 céntimos de franco por milla, que es muy inferior al de 5'93 pesetas que nosotros vamos á pagar. Por consiguiente, la de Buenos-Aires no es la subvencion menor de Europa; es una subvencion que me explico que sea algo parecida, porque se trata de líneas nuevas, por cuya propia razon no me explicaba que se conceda al contratista el derecho de denuncia para esos servicios nuevos, que algo importarán cuando se trata de establecerlos.

Ya sé que se concede igual derecho al Estado, y lo dije el otro dia; pero el Estado no establece el servicio con la idea de suprimirle el dia de mañana, mientras que el contratista, á quien se le subvenciona con una cantidad crecida, entra en el contrato con la idea de denunciar el servicio si le conviniese. Por esta razon, vine yo á sostener con gran empeño que era de absoluta é indiscutible necesidad que figuraran en el contrato los itinerarios, y en la ley las estipulaciones económicas, por esta razon, que yo os ruego os sirvais apreciar.

Decia el Sr. Fernandez Villaverde que no figuran en el contrato; pero que es mejor que no figuren en él, porque los Sres. Ministros de Marina y Ultramar formarán estos itinerarios, y así irán al contrato. Yo decia á esto: puesto que se han de formar estos itinerarios, ¿cuánto mejor no sería que se hubiesen formado antes? (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Pero no van al contrato.) Pues tanto peor, entonces se justifica esta duda y recelo que yo tengo. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: No van al contrato, y queda su modificacion á la libre voluntad del Gobierno.) ¿Pues cómo se va á modificar lo que no está establecido? Además, están en todos los contratos extranjeros. Ya sé yo que un ejemplo no es una razon, pero el comun sentir de las gentes cree que el ejemplo es una indicacion de conveniencias.

Por lo demás, si mirásemos solo la cuestion de que aquí no hay más que los servicios marítimos, los servicios postales, las comunicaciones, el porvenir de la Patria, nuestra historia, etc., entonces no impugnaríamos el dictámen. ¿Quién puede por sistema com-

batir ideas tan hermosas? Lo que nosotros combatimos, es la triste realidad que nos presentais en vuestro dictámen. Pero vuelvo á mis recelos: por no figurar los itinerarios en este contrato, puede ocurrir lo siguiente: que el contratista abandone un servicio y el Gobierno le suprima prévia la indemnizacion á que haya lugar; y como las estipulaciones están en el contrato, no están en el proyecto de ley, son obligaciones pactadas, no son ley del Reino, y entonces el contratista acude al Gobierno, y dice por ejemplo: La subvencion de la línea de Filipinas es excesivamente pequeña, yo no puedo sostener esa línea (y esto le es tanto más fácil decirlo á la Empresa, cuanto que aquí mismo se ha dicho que ha de perder la Empresa en los primeros años), y por consiguiente (sigue diciendo la Empresa), suplico al Gobierno que aumente algo la subvencion; el Gobierno dirá que eso será difícil; y la Compañía observará que no; que está autorizado para gastar una cantidad marcada, y entonces el Gobierno dirá, ¡ah! pues es verdad; y el problema quedará resuelto de modo que vengamos á pagar la misma cantidad al año y nos encontremos cada vez con ménos servicios.

Me direis que esto es un sueño, pero yo os contestaré que despierto de ese sueño, y recordando el farmacéutico de aldea de que en un elocuente discurso nos hablaba el Sr. Sanchez Bedoya, digo al despertar: «¡Como si lo viera!»

El Sr. Fernandez Villaverde tambien ha hablado del argumento que hice sobre el art. 7.° del contrato. Creo que S. S. no lo ha precisado bien. Aquí fué donde el Sr. Fernandez Villaverde dijo que yo habia tratado de dirigir dardos al Sr. Ministro de Ultramar; dardos que sobradamente sabe S. S. que yo no he dirigido á nadie. Pero es que el Sr. Fernandez Villaverde no ha entendido bien mi argumento. Yo lo que decia era lo siguiente. Se establecen ciertas reservas y amortizaciones; y esas reservas y amortizaciones, al cabo de cinco años, importan un 105 por 100, ó sea el reembolso del capital aportado y un 5 por 100 sobre él.

A partir de entonces, de las utilidades líquidas, de estas que se pueden llamar utilidades oficiales del contrato, se reserva la tercera para mejoras del servicio por parte del Estado; y añadia yo: esta contabilidad se ha de seguir sosteniendo, y al cabo, no ya de los cinco, sino de los veinte años del contrato, aquel 105 se ha convertido en 420 por 100; retiro de esos 420 los 100 que representa el capital de explotacion, y resulta que queda reservado y cubierto por los ingresos un 320 por 100 de ese capital. Esta es la verdadera utilidad que el contrato discierne al contratista, sin que de ello esté obligado á dedicar un céntimo á mejoras del servicio.

Creo que he contestado á todo lo que el Sr. Fernandez Villaverde ha tenido á bien decir. Si algo he olvidado, ruego á S. S. me lo advierta, y sin que yo tenga deseo de volver á terciar en el debate, tendré mucho gusto en contestarle, porque á persona tan cortés como S. S., contestaré yo siempre con verdadera satisfaccion.

Pero me queda algo que no puedo ménos de recoger, que no es del Sr. Villaverde. Es una frase que en su discurso del viernes se sirvió decir el Sr. Ministro de Marina, á quien ruego tenga la bondad de esclarecer una duda que yo encuentro en sus palabras, duda que no pude recoger en aquel momento, pero que he encontrado despues bien patente en el *Diario de las Sesiones*. Decia el Sr. Ministro, y os advierto, señores Diputados, que esta no es para mí una alusion personal; es para mí mucho más que si fuera una alusion personal, porque se refiere á una persona con quien me unen estrechos vínculos de cariño y de respeto; se refiere al Ministro que antecedió á S. S. al frente del departamento que dignamente dirige, decia el Sr. Ministro:

«Para demostrar lo que digo tengo que recordar al Sr. Celleruelo que el dia 5 de Agosto del año último fué cuando mi antecesor y querido amigo el señor Beranger expuso al entonces Ministro de Ultramar su dictámen sobre el desplazamiento, velocidad y demás condiciones técnicas de los buques que habrian de constituir la nueva Compañía; esto es, los que se habian de exigir á la Compañía actual.»

Tenemos, pues, que en 5 de Agosto informaba el anterior Ministro de Marina. Y añadia S. S.:

«Yo tuve la honra de ser llamado al Ministerio de Marina el dia 14 de Octubre, es decir, dos meses y nueve dias despues de aquella fecha; y cuando en los últimos dias de Octubre nos reunimos varios Ministros para acordar sobre la terminacion ó sobre la renovacion del contrato que hoy es objeto del debate, para nada se habló ya de las condiciones que se habian fijado antes de mi entrada en el Ministerio.»

Resulta, señores, que estas condiciones no fueron fijadas por el actual Ministro de Marina; resulta que estas condiciones técnicas no fueron fijadas por el antecesor de S. S.; sabe el Sr. Ministro de Marina, saben todos los Sres. Diputados que el general Beranger informó en un cierto y determinado sentido exigiendo á los buques condiciones que no son las que el contrato exige; conoce S. S. al Sr. Beranger y le profesa desde la niñez amistad cariñosísima en igual grado correspondida; hago juez á S. S. de si el general Beranger pudo poner en el contrato condiciones contrarias á las que fijó en su informe. Su señoría comprende que no. Pero diré más: dice S. S. que cuando llegó al Ministerio y se reunió con los Ministros que formaban la Comision ponente, esas condiciones estaban ya fijadas; digo yo y afirmo que cuando salió el general Beranger del Ministerio esas condiciones no estaban fijadas aún en el contrato; estaban solo expresadas en su informe.

Apelo á la Comision nombrada en Consejo de Ministros para que fuese ponente, al Sr. Ministro de Hacienda que aún se sienta en ese banco, al Sr. Gamazo que está en el de la Comision, al Sr. Gonzalez en cuyo nombre, aunque ausente, hay aquí quien recoja mis palabras, y les suplico que se sirvan decirme si esa Comision se reunió alguna vez.

Esa Comision no se reunió; esas condiciones no fueron fijadas por el anterior Ministro de Marina; esas condiciones no se han fijado por el Sr. Rodriguez Arias. ¿Quién ha fijado esas condiciones? Esto es lo que suplico al Sr. Ministro de Marina ó al Gobierno, se sirvan manifestar á la Cámara.

Y no tengo más que decir.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **MARINA** (Rodriguez Arias): Señores Diputados, el Sr. Laviña ha tenido á bien dirigirme una pregunta, que yo creia haber satisfecho con mis declaraciones del viernes último, cuando tuve

la honra de dirigir la palabra al Congreso sobre este asunto.

Insisto en que conozco el dictámen del Ministro de Marina, mi antecesor, de fecha 5 de Agosto de 1886. Tal vez estuve poco explícito al decir que todas esas condiciones no las habia encontrado en el acuerdo del Consejo de Ministros, que tuve la honra de ver en el Ministerio de Ultramar, y que completé á los pocos dias despues. Yo me referia á sistemas á bordo, á capacidad de los camarotes, á número de botes, á un sistema perfectamente ideado para caso de colision ó de naufragio; en fin, á un plan de salvamento, y me parece que esta era la frase que empleaba mi antecesor; pues bien, todas esas condiciones fueron aceptadas por mí con mucho gusto, porque yo no podia ménos de estar conforme con mi antecesor en lo posible, exceptuando las relativas á la de capacidad y andar de los buques: y esas condiciones técnicas, que fueron aceptadas por mí, constan en el contrato que está sometido á la discusion del Congreso.

Si antes de mi entrada en el Ministerio hubo variacion en mi antecesor, yo no lo sé; permítame su señoría que le diga que soy completamente ajeno á esta cuestion.

Y ahora voy á recordar algunas palabras del señor Celleruelo, no para molestarle de nuevo, porque yo no he de insistir en la impresion poco agradable que me causaron, toda vez que S. S. tuvo la bondad de explicarme su pensamiento. Decia S. S. que yo me habia sometido al Consejo de Ministros. Yo me someto siempre al número en cuestiones que yo no tengo para qué sustentar, porque por más que yo indique una proposicion, un proyecto, una idea, si llegan á convencerme de que no es conveniente, no insisto en ella, y por eso no me considero sometido, sino convencido; pero el primer dia que yo tuve la honra de tratar esta cuestion con mis compañeros de Gabinete, ni me sometí, ni me convencí, porque no habia motivo ni para lo uno ni para lo otro; porque esas condiciones de desplazamiento y de andar á que yo me referí, están consignadas en el contrato, y las demás condiciones están consignadas como las indicó el Sr. Beranger.

Me parece que el Sr. Laviña habrá visto que en esto no hay por mi parte ocultacion, ni absolutamente nada; insisto en cuanto he dicho, y cuantas veces me pregunte S. S. tendré el gusto de contestarle en el mismo sentido.

El Sr. **LAVIÑA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LAVIÑA**: Para usarla muy brevemente, y para manifestar al Sr. Ministro de Marina que indudablemente por mala expresion mia no ha comprendido mi pregunta. Lo que yo preguntaba al Sr. Ministro de Marina era lo siguiente: S. S. dijo que el general Beranger informó en 5 de Agosto, dejando despues el Ministerio. Su señoría vino á ese Ministerio en 14 de Octubre, y afirma en su discurso y en el párrafo que antes he leido, que cuando vino al Ministerio y celebró la primera reunion con sus compañeros, estaban ya fijadas esas condiciones. Yo digo y sostengo que esas condiciones no fueron fijadas por el Sr. Beranger; S. S. dice que tampoco las ha fijado, porque estaban ya fijadas. Mi pregunta es la siguiente: ¿Quién fijó esas condiciones? Ruego á S. S. ó al Gobierno, que si estiman mi pregunta digna de contestacion, se sirvan dársela.

El Sr. **CELLERUELO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Señores Diputados, no pensaba volver á tomar parte en este debate. He hablado ya más de lo que quisiera, y despues de los elocuentísimos discursos pronunciados por los Sres. Laviña y Azcárate, creia innecesaria de todo punto mi intervencion; pero el Sr. Fernandez Villaverde en su discurso resúmen de esta tarde, ha tenido á bien, no solo tomar en cuenta algo de lo que yo habia dicho, incurriendo á mi juicio en varias inexactitudes, sino que me ha dirigido tambien algunas alusiones, que me veo en la necesidad de contestar. Respecto de las rectificaciones, procuraré ser muy breve.

El Sr. Fernandez Villaverde, tomando en cuenta la tésis que yo habia tomado como tema de mi discurso, decia: «No se parece en nada este proyecto ni tiene relacion ninguna con la primera proposicion presentada por la Compañía Trasatlántica; aquella proposicion se limitaba á ofrecer el servicio que en la actualidad presta con la rebaja de 250.000 pesetas en la subvencion; este proyecto es otra cosa;» y yo sostenia, y sigo sosteniendo, que aquella proposicion es en el fondo este mismo proyecto de ley, descartados los servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos. Creo haber probado de una manera evidente mi afirmacion, sin que para destruir lo que yo he sostenido sirvan en modo alguno ni la habilidad, ni la elocuencia que tanto distinguen á mi querido amigo particular el Sr. Fernandez Villaverde. ¿Qué servicios se prestan en la actualidad? Los servicios de Cuba y de Filipinas. ¿Qué servicios presta la Compañía por su conveniencia particular? Los servicios de la red interantillana que, como demuestra la Memoria publicada por la Compañía en 1885, leida hoy por el Sr. Azcárate, le produce muy buenos resultados. ¿Qué otros servicios presta la Compañía? El de Méjico, por un contrato especial con aquel Gobierno.

Pues si todos esos servicios los presta la Compañía, los unos por un contrato especial y los otros por su conveniencia, ¿no es el contrato completamente idéntico en el fondo, en lo esencial, en lo que á la Nacion interesa, á la proposicion en que la Compañía ofrecia hacer el servicio por 3.940.000 pesetas? ¿Por qué razon hemos de dar 65 millones de pesetas más en esos veinte años? Este era mi argumento, que diga lo que quiera el Sr. Villaverde, no está ni contestado ni desvirtuado, porque S. S. no ha explicado la razon que hay para que paguemos esa red interantillana establecida por conveniencia de la Compañía, ni ha explicado tampoco la razon que hay para que paguemos y paguemos un 50 por 100 más caras las líneas de Veracruz y de Nueva-York, creadas por contrato con otro país.

Y decia S. S. respecto de la tercera proposicion que las diferencias eran todavía más notables, porque en esa proposicion hay lo referente á las tarifas, respecto de las cuales la Compañía reclamaba que fuesen las suyas con la rebaja del 10 por 100. Yo insisto en que S. S. está en un error. La Compañía pedia, es verdad, que rigieran sus tarifas con la rebaja del 10 por 100 como estaba ya establecido en la línea de Filipinas. ¿Y cuál es el sistema establecido en la línea de Filipinas? Muy sencillo. Dice el art. 40:

«Los precios de los pasajes serán con una rebaja de 40 por 100 para primera y segunda clase, y para los de tercera un 60 por 100.»

Pero dice S. S.: es que ahí no va el 10 por 100 de la rebaja. Si S. S. se hubiera tomado la molestia de hacer la cuenta, hubiera visto claro lo que voy á decir. Las tarifas de Cuba para el pasaje de primera clase son hoy de 385 pesetas, y no tomo más que esta clase por no molestar con tantos números y cuentas á los Sres. Diputados; pues si la Empresa hace una rebaja de 10 por 100 en su tarifa particular que puede ser la de 1.000 pesetas, que es la de la mayor parte de las Compañías que hacen esa navegacion, ó la de 900 pesetas, que tienen otras, quedarian reducidas esas tarifas, rebajado el 10 por 100 que la Empresa proponia, á 900 pesetas en el primer caso, y á 810 en el segundo; aplicando despues el sistema establecido en Filipinas, que consiste en rebajar el 40 por 100 á los de primera clase, costaria el viaje al pasaje oficial que fuese en primera, 540 pesetas ó 490 pesetas, cuando hoy cuesta 385, es decir, que con este arreglo aumentaria la Empresa 155 pesetas en el pasaje de primera, ó 105 cuando ménos y así proporcionalmente en las demás clases, aumento suficiente creo yo para suplir todos los gastos de la manutencion del pasajero.

Queda explicada de una manera inconcusa la razon que tenía la Compañía para pedir la rebaja del 10 por 100, y la aplicacion de las tarifas por el sistema establecido en Filipinas.

Yo no quiero tomar en cuenta las elucubraciones del Sr. Fernandez Villaverde y de otros señores que han tomado parte en la discusion acerca de los grandes horizontes que van á abrirse á nuestro comercio con el nuevo contrato, mediante el cual van á reproducirse si hubiéramos de creerles bajo su palabra, todas las glorias de España en América, porque francamente cuando veo esas nobles aspiraciones, que tambien yo siento, y reparo luego en los barcos de la Compañía Trasatlántica, viene á mi memoria, no aquella frase gráfica de *romanticismo mercantil*, que con tanta oportunidad aplicaba al caso el Sr. Laviña, ni siquiera aquellas frondosidades, flores y césped del lago que recordaba el Sr. Azcárate refiriéndose al señor Echegaray, sino lo que todos habreis tenido ocasion de observar que sucede en los pueblos con las comedias de aficionados. Se reunen unas cuantas personas con la noble aspiracion de regenerar el arte dramático, discuten largamente la obra que han de poner en escena, y casi siempre resulta escogida de primera intencion, y con mucha honra para ellos, toda vez que denota su buen instinto artístico, una obra cualquiera, así como *El Zapatero y el Rey* ó el *Otello*; y efectivamente la obra se pone en escena, y la representan los aficionados á conciencia y sin otros lunares que el de salir el Rey Don Pedro á desempeñar su papel vestido de miliciano nacional, ó el Moro de Venecia con el traje de licenciado de Cuba.

Pues algo de esto creo yo sucede en la ocasion presente. Tenemos nobilísimas aspiraciones y muy levantados propósitos, queremos recuperar nuestra antigua influencia en América; pero al poner en planta aquellas aspiraciones, salen á la escena los barcos de la Trasatlántica, ó lo que es lo mismo, el aficionado vestido para hacer el *Otello* con el traje de licenciado de Cuba.

Respecto de los contratos celebrados con otras Naciones, que el Sr. Fernandez Villaverde ha citado hoy, y que espero ha de ser el gran argumento que más adelante se esgrima, no tengo más que decir lo siguiente: para comparar los gastos que en este contrato hemos de hacer los españoles con los gastos que hacen otras Naciones, debiera tenerse en cuenta, en primer lugar, la riqueza de esas Naciones y nuestra riqueza, su presupuesto y nuesto presupuesto, su comercio de importacion y exportacion y lo que importamos y exportamos, sus necesidades políticas, sus aspiraciones; y despues de tomar en cuenta todos estos datos, yo estoy dispuesto á aceptar que deis la subvencion que corresponda en una regla de proporcion. Tomad en cuenta, por ejemplo, la subvencion que otorga Inglaterra; pero tomad tambien en cuenta los 16.000 millones de pesetas de importacion y exportacion de Inglaterra, los 8.000 millones de Francia ó los 7.500 millones de Alemania, y despues conceded la subvencion proporcional á nuestra marina, considerando que todo nuestro comercio, el de importacion y exportacion, es de 1.600 millones de pesetas. ¿Podemos dar nosotros sin estas condiciones una subvencion igual á la que aquellas Naciones conceden? Me parece un poco irregular, y las comparaciones que se hacen poco convincentes.

Uno de los argumentos que exponia el Sr. Villaverde fué el de que á esas Empresas se les debian grandes cantidades. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: No hice argumento; no hice más que relacion de esto.) Pase como relacion; pero como sé que basan en ese argumento muchos señores que no forman parte de la Comision, y hasta algunos Sres. Ministros, su defensa del proyecto que discutimos, yo quiero que conste lo siguiente, por si esto volviese otra vez al debate. En el expediente consta que á esa Compañía, el 27 de Agosto de 1885, no se le debian otras cantidades que las siguientes:

Por subvencion de la isla de Cuba, duros.	226.250
Por aquel mes corriente.............	26.250
Que hacian un total de.............	252.500

Por la línea de Filipinas, en el expediente aparece un número que no sé si es *uno* ó *siete*, pero he optado por poner el *siete* para que se repita el notable argumento que el otro dia esgrimia el Sr. Marqués de Teverga con relacion á las líneas combinadas: que he calculado menor cantidad de la que resulta; se debian, pues, por Filipinas, 72.000 dusos.

Por consiguiente, en Agosto de 1885 se debian á esa Compañía, por las líneas de Cuba y Filipinas, 324.500 duros.

En cambio, tenía en contra la Sociedad Trasatlántica las siguientes cantidades:

Por derechos de navegacion y puertos que adeuda en la isla de Cuba desde el año 1878, debe:

	Duros.
Por el presupuesto de 1878-79.........	23.453
Por el de 1879-80................	41.760
Por el de 1880-81................	36.646
Por el de 1881-82................	54.053
Por el de 1882-83................	7.533
Por el de 1884-85................	10.890
Por el de 1885-86................	11.140

Y otras cantidades que no leo, y que á mediados de 86 importaban 194.434 duros.

La Compañía fué condenada á pagar estas cantidades por la Direccion de Hacienda de Cuba; pero se

suspendieron los efectos de la vía de apremio por órden superior, y vino á manos del Gobierno el expediente, mandando que, mientras tanto, fueran depositadas estas cantidades. Efectivamente, están depositadas; y ¿sabe la Comision cómo? Pues con papelitos ó pagarés contra la deuda que tiene el Gobierno; de manera que los 350.000 duros que resultaba debiendo esa Compañía en Agosto, quedaban realmente reducidos á 160.000 duros.

Indicaba además el digno individuo de la Comision que habia sufrido la Empresa grandes perjuicios con motivo del corte de cuentas del año 1882, y decia que habia recibido 389.039 duros en deuda amortizable y 815.000 en la de anualidades: total 1.204.000 pesos.

Si el Sr. Villaverde hubiera tenido en cuenta lo que se dice en la escritura de constitucion de esta Compañía, y despues en las Memorias de la misma, hubiera visto qué esas cantidades fueron cedidas á la Trasantlántica al efectuarse el traspaso del contrato que con el Gobierno tenía el Sr. Marqués de Comillas por la mitad de su valor; por lo tanto, habia sido muy escasa la pérdida experimentada. Total, que á esa Compañía era muy insignificante la cantidad que se la debia. Y á este propósito, y por si esto llegase á discutirse, aprovecho la ocasion para pedir al Sr. Ministro de Ultramar el expediente relativo al empréstito últimamente verificado para cubrir esta y otras deudas de la isla de Cuba, así como el expediente relativo al reparto que se ha hecho de este empréstito, porque de este modo quizás lleguemos á averiguar (si no en esta discusion más adelante), si esa Compañía ha sufrido grandes pérdidas en esta conversion, ó si ha obtenido, por el contrario, grandes ganancias.

Y voy á hacerme cargo, por último, de algunas alusiones que el Sr. Fernandez Villaverde se ha servido dirigirme en su discurso, alusiones que no por haber hecho gran número de salvedades S. S., han dejado de molestarme.

El Sr. Fernandez Villaverde ha hablado de pasiones en el debate y de obcecaciones y de pesares del bien ajeno. Francamente, yo no comprendo por qué razon, ni con qué fundamento pudiera S. S. hacer estas indicaciones tratándose de mí. ¿Pues qué, defiendo yo acaso á una Sociedad privilegiada? ¿Defiendo yo á la Compañía Trasatlántica? ¿Es que no se puede tener pasion, es que no se puede tener calor, no es lícito el entusiasmo, cuando se defienden los intereses generales del país? ¡Ah, Sres. Diputados! Si vosotros hubiérais leido, como yo he leido, las hojas todas de ese voluminoso expediente de la Compañía Trasatlántica, hubiérais experimentado al terminar su lectura lo mismo que yo he experimentado, un profundo, un indecible sentimiento de tristeza.

La palabra humana, hablada ó escrita, es siempre trasparente; y por mucho que la modelen ó disfracen el talento y la malicia, no pueden éstos impedir que allá, en el fondo, revele con entera claridad la intencion moral de quien habla ó escribe. Los que movidos por intereses impuros creen que es obra fácil ocultarlos en sus escritos ó discursos, se equivocan lastimosamente: el talento puede mucho; pero afortunadamente no alcanza á destruir la virtud ingénita de esa belleza moral, la cual es compañera inseparable de la verdad, y engendra ese convencimiento íntimo, sereno, profundo, que resplandece siempre en toda obra humana que el espíritu humano produce con pureza de fines y verdadera rectitud. Por esto, al leer yo ese expediente, que contiene la historia íntima de la Compañía Trasatlántica, y esa muchedumbre de informes de tantos y tan diversos funcionarios, si he sentido alguna vez el consuelo, no pequeño, de ver que no han desaparecido aún de entre nosotros ese espíritu recto, severo, independiente y honrado, distintivo en otro tiempo de nuestra raza, he experimentado en otras, y han sido las más, un desaliento profundo, porque debajo de aquellas líneas, con parcialidad manifiesta escritas, sentia yo palpitar ese maravilloso negocio que á expensas de nuestro desdichado Tesoro público pretendia hacer la Compañía Trasatlántica.

A este sentimiento de tristeza obedecia yo, cuando no hace muchos dias indicaba á la Cámara la conveniencia de que este expediente se imprimiese con todos sus detalles y se repartiese entre los representantes del país; porque tengo el profundo convencimiento de que si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros pudiera leer con el detenimiento que el asunto merece los antecedentes que están allí consignados, no hubiera consentido nunca, no hubiera consentido en modo alguno que se hubieran traido á la discusion de la Cámara las pretensiones inconcebibles de esa Compañía.

Desgraciadamente para el partido liberal y para el país, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, á quien siento no ver en su banco... (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros entra en el salon.*) Celebro mucho que llegue S. S., porque contra S. S. va á ser dirigida esta parte de mi breve discurso.

Decia, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que tenía el más profundo convencimiento de que si S. S. estuviera enterado de lo que hay en el fondo de este expediente, en manera alguna hubiera consentido su debate.

Desgraciadamente para el país y para el partido liberal, preocupado S. S. con cuestiones que, á su juicio, son de mayor importancia, no ha prestado á esta toda la atencion que la opinion pública, inquieta y recelosa hace tiempo, viene reclamando. Con el oido atento á ese constante pregon, que anuncia alteraciones del órden público á todas horas y con los más fútiles pretextos, S. S. no ha podido percibir otros rumores, afortunadamente hoy lejanos, pero que pudieran ser presagio de graves peligros si la prevision y el acierto del Gobierno no consiguen que esos ecos se pierdan en el vacío, rechazados por la conciencia universal. Cree S. S. que en esta viva imaginacion que distingue nuestro temperamento meridional, causan impresion más fuerte los hechos que se realizan con el aparato de las armas y el estruendo de los cañones, que otros que, no ménos importantes, se desarrollan al amparo de sutilezas legales y cubiertos con habilidosos expedientes. Si S. S. y el partido liberal no tienen otra aspiracion que la de vivir al dia, tiene razon S. S.; aprobado que sea este proyecto de ley...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Celleruelo, hace tiempo que S. S. no está rectificando.

El Sr. **CELLERUELO**: Señor Presidente, he pedido la palabra para rectificar y para alusiones, y como se han hecho indicaciones respecto al interés ó á la intencion que yo tenía en este debate, creo que estoy dentro de mi derecho contestando á esas indicaciones.

Sin embargo, estoy dispuesto á cesar en el uso de la palabra, si S. S. lo estima procedente.

El Sr. **PRESIDENTE**: No, yo no invito á S. S. á que cese en el uso de la palabra, le invito tan solo á que se sirva rectificar y á que se limite á evacuar las alusiones personales. Piense S. S. en el órden de consideraciones en que está entrando y juzgue S. S. mismo si eso es contestar á las alusiones.

El Sr. **CELLERUELO**: Seguiré en cuanto me sea posible las indicaciones del Sr. Presidente, por más que lo que decia creo yo que es muy pertinente para probar que he obrado en este debate con tal amplitud de miras, con tal desinterés y con tal cariño al partido liberal, que acaso nadie en la mayoría podria demostrar mejores deseos.

Decia que si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros y el partido liberal no tienen otra aspiracion que la de vivir al dia, estaba perfectamente el razonamiento que S. S. podia hacer, porque aprobado que fuese este proyecto de ley seguro es que durante mucho tiempo no se le volveria á recordar á S. S. mientras que raro será el dia en que no le echen en cara los sucesos del 19 de Setiembre ó la insurreccion de Badajoz.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tampoco eso es contestar á alusiones, sino hacerlas.

El Sr. **CELLERUELO**: Pues bien; concrentándome por completo á las alusiones, diré que he oido decir por ahí que esta era una cuestion de Gabinete, y yo deseo que el Sr. Sagasta lo declare así; porque mientras no lo declare S. S., no puedo creer que de esto se haga cuestion de Gabinete. Los Gobiernos no pueden, ó mejor dicho, no deben hacer cuestion de vida sino aquello que niegue por modo evidente y esencial los fundamentos de la misma, y á nadie puede ocurrírsele que un proyecto como éste, que entraña un monopolio y un privilegio, y que además afecta á la suerte más ó ménos próspera ó adversa de una Empresa particular, pueda merecer la honra de formar parte del programa de un Gobierno, y sobre todo, de un Gobierno compuesto de hombres honrados, y además de temperamento liberal.

Yo espero que S. S. declarará con toda claridad si es ó no cierto esto; si los Sres. Diputados de la mayoría quedan ó no libres para votarle; porque si es verdad que de este proyecto depende la vida de este Gobierno, entonces continuaremos con ese sistema corruptor, mediante el cual no llegaremos nunca á enaltecer, ¡qué digo á enaltecer! ni á dignificar siquiera el sistema representativo en nuestro país.

Yo no sé lo que S. S. contestará á esta pregunta; no sé si tendrá á bien contestarla; pero si sé el deber que corresponde á los Sres. Diputados, porque cuando recuerdo que nuestros antepasados, los Procuradores en Córtes, á pesar de su menguada representacion, recobraban todos sus bríos y se oponian con resolucion viril á los despilfarros de nuestros antiguos Monarcas; cuando considero las cargas verdaderamente abrumadoras que pesan hoy sobre nuestra desdichada agricultura, y me represento el sinnúmero de labradores que se ven obligados á abandonar en manos del Fisco, por no poder pagar el impuesto, las tierras que ellos y sus antepasados fecundaron durante mucho tiempo con el sudor de sus rostros; cuando pienso que despues de cuatro largas legislaturas, costó mucho trabajo para recabar de unas Córtes españolas una miserable pension para el más egregio de nuestros poetas, cuyas obras, esparcidas por todo el mundo, dan muestra de los primores que pueden hacerse con esta rica y hermosa lengua castellana; cuando recuerdo todo esto, y á la vez reparo que estas son unas Córtes liberales ganosas de conservar el prestigio que siempre ha tenido en el país por su integridad y rectitud el partido liberal, tengo por imposible que se apruebe ese proyecto de contrato, que implica el despilfarro de la fortuna pública y la inmoralidad gangrenosa que lleva consigo todo privilegio económico y toda empresa tan espléndidamente subvencionada. Pero si este presentimiento generoso que yo tengo resultara engañoso, si á pesar de todo, este proyecto se convirtiera á la postre en ley, y ese maravilloso negocio de la Trasatlántica se realizara, habria que reconocer y confesar que todo se ha perdido en este país, hasta el respeto á sí mismo del partido liberal.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Se acordó quedasen sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados, los expedientes á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Tengo la honra de pasar á manos de V. EE. los expedientes sobre reclamaciones del empresario del Teatro Real, y cantidades que debe satisfacer por el arriendo de dicho teatro; el de subasta del actual arriendo, y documentos que tienen relacion con los mismos, los cuales fueron pedidos por el Sr. Diputado D. José de Cárdenas en la sesion del dia 29 de Enero último, excepcion hecha de las dos citaciones pedidas en la última parte de su comunicacion, fecha 30 de Enero, las cuales tiene pedido esta Secretaría á la Intervencion general de la Administracion del Estado, y que se remitirán á ese Cuerpo Colegislador á la posible brevedad.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 4 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que la Comision que entiende en el proyecto de ley relativo á la formacion del censo general de poblacion, habia elegido presidente al Sr. Fernandez Alsina, y secretario al Sr. Calbeton.

Se mandó pasar á las Secciones para el nombramiento de Comision mixta, los siguientes proyectos de ley, aprobados y modificados por el Senado:

Incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de San Salvador al de Solía (Santander). (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 62, que es el de esta sesion.*)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Ubeda (Jaen) á Villamanrique (Ciudad-Real.) (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Cidones al Valle de Regumiel, y otra de Monte-

negro de Cameros á Villoslada. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Igualmente se acordó pasara á las Secciones para el nombramiento de Comision el proyecto de ley aprobado por el Senado sobre vacaciones de las escuelas públicas de primera enseñanza. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario).

Se leyeron y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los siguientes dictámenes de Comision:

El relativo á las proposiciones de ley de los señores Azcárate y Alba, sobre reforma de varios artículos de la de enjuiciamiento civil. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

El relativo al proyecto de ley sobre censo de la poblacion en España. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Se leyó por primera vez, y pasó á la Comision, acordando se imprimiera y repartiera, una enmienda del Sr. Vincenti al art. 11 del dictámen relativo al proyecto de ley sobre creacion de Administraciones subalternas de Hacienda (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario).

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los dictámenes que acaban de leerse; votacion definitiva de varios proyectos de ley, y los demás asuntos puestos en el órden del dia de hoy.

Se levanta la sesion.»

Eran las seis y cuarenta minutos.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras la del Puente de San Salvador al de Solía (Santander).

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden, en la provincia de Santander, que partiendo del puente de San Salvador, en la de Muriedas á Bilbao, y pasando por el pueblo de Liaño, termine en el puente de Solía, en la de Guarnizo á Villacarriedo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Vicente Morales Diaz, Marqués de Hazas, Conde de Mansilla, D. Martin de Zavala, D. Pedro Cabello Septien, D. Manuel de la Cuesta y D. José Montero Rios.

Palacio del Senado 4 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una que, partiendo de Ubeda (Jaen), termine en Villamanrique (Ciudad-Real).

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de segundo órden que partiendo de Ubeda, provincia de Jaen, pase por Sabiote, Castellar de Satistéban, Montizon, Venta de los Santos, Venta Quemada y termine en Villamanrique, provincia de Ciudad-Real.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Severiano Arias, Marqués de Benamejí, D. Federico Hoppe, D. Andrés Teruel, Marqués de Almanzora, D. Manuel María Alvarez y Marqués de Mondéjar.

Palacio del Senado 4 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras la de Cidones al valle de Regumiel y la de Montenegro de Cameros á Villoslada.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluirán en el plan general de carreteras del Estado entre las de tercer órden, en la provincia de Soria, una que partiendo de Cidones pase por Molinos de Duero, Salduero y Durmelo, y termine en el valle de Regumiel, empalmando con la carretera de Búrgos, y otra que partiendo del pueblo de Montenegro de Cameros termine en Villoslada, empalmando con la carretera de Logroño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Eugenio de Corcuera, D. Cástor García, Baron de Covadonga, D. Domingo Peña Villarejo, D. Cayo Escudero y Marichalar, D. Pablo de Fuenmayor y Don Félix S. Alfonzo.

Palacio del Senado 4 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se concede una prórroga de dos años y medio á la Empresa concesionaria del ferro-carril de Zafra á Huelva para que termine las obras de dicho ferro-carril, debiendo prorrogarse proporcionalmente el pago de la subvencion que resta por abonar.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras los Sres. Senadores Don José Moreno Leante, Conde de Cervera, Baron de Covadonga, D. Eusebio Page, D. Sebastian García Ramirez, D. Pablo de Fuenmayor y Baron de Sacro-Lirio.

Palacio del Senado 4 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido por el Senado, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de Escuelas públicas.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por el Gobierno de S. M., ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Las Escuelas públicas de todas clases y grados de la primera enseñanza vacarán durante cuarenta y cinco dias en el curso del año.

Art. 2.° El Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para la ejecucion del anterior precepto, y para que, durante el tiempo destinado á vacacion, se celebren en cada provincia conferencias y reuniones encaminadas á favorecer la cultura general y profesional de los maestros y maestras.

Art. 3.° Queda derogado el art. 10 de la ley de 9 de Setiembre de 1857.

Y el Senado lo pasa al Congreso de los Diputados, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Senado 4 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil.

La Comision nombrada para emitir dictámen sobre las proposiciones de ley de los Sres. Diputados D. Gumersindo Azcárate y D. César Alba reformando algunos artículos de la de enjuiciamiento civil, las acepta con una sola variante, despues de haberlas estudiado con el detenimiento que merecen y de haber obtenido la conformidad del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

La variante consiste en suprimir el extremo de la proposicion del Sr. Alba que determina el tiempo de treinta minutos como máximun para los informes en las vistas de los asuntos de menor cuantía; porque sobre ser tal limitacion incompatible con la libertad del pensamiento y las posibles exigencias de una buena defensa, el presidente de la Sala tiene facultades para hacer que el abogado se atenga á la cuestion litigiosa, si se extralimitase con inútiles divagaciones.

Fundándose la Comision en las breves consideraciones expuestas, tiene el honor de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se decidirán en juicio de mayor cuantía las demandas cuyo interés exceda de 3.000 pesetas, entendiéndose reformado en este punto el artículo 483 de la ley de enjuiciamiento civil.

Art. 2.° Se decidirán en juicio de menor cuantía las demandas ordinarias cuyo interés pase de 500 pesetas y no exceda de 3.000, quedando reformado en este sentido el art. 484 de la mencionada ley.

Art. 3.° Toda cuestion entre partes cuyo interés no exceda de 500 pesetas se decidirá en juicio verbal, quedando revocado, por lo tanto, en este extremo cuantitativo el art. 486 de la repetida ley.

Art. 4.° El párrafo 1.° del art. 710 de la repetida ley de enjuiciamiento civil se entenderá redactado en los términos siguientes:

«En la vista podrán informar: las partes ó sus procuradores, únicamente sobre los hechos, ó abogados que expongan tambien el derecho aplicable á la cuestion que se debate en el juicio.»

Art. 5.° Las variaciones introducidas por esta ley en la de enjuiciamiento civil se consignarán como texto de los artículos que de la misma modifican, en la primera edicion oficial que de ella se publique.

Palacio del Congreso á 4 de Abril de 1887.=Trinitario Ruiz Capdepon, presidente.=Manuel Pedregal.=Ricardo Becerro de Bengoa.=Cárlos Testor.=Gumersindo de Azcárate.=César Alba, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley sobre estudio de la poblacion.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre el proyecto de ley presentado por el Gobierno de Su Majestad sobre censo de la poblacion, ha examinado este asunto, y en un todo conforme con el Gobierno de S. M., tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° El censo general de la poblacion de España se verificará cada diez años en la Península, Islas adyacentes y posesiones del Norte de Africa por la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, y en las islas de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas, Carolinas, Palaos y posesiones españolas del Golfo de Guinea por sus respectivos Gobiernos generales.

El próximo censo deberá efectuarse el dia 31 de Diciembre de este año.

Art. 2.° La forma y requisitos con que se ha de llevar á cabo la inscripcion se determinará oportunamente por órdenes é instrucciones especiales.

Art. 3.° Se concede al Ministerio de Fomento un crédito de 2 millones de pesetas con destino á los gastos del futuro censo que ha de satisfacer el Estado; dicho crédito se abonará, prévia la inclusion de la cantidad correspondiente, en el presupuesto de cada uno de los seis años que se calculan como plazo para la ejecucion y publicacion del censo.

Art. 4.° Para los trabajos preparatorios del censo en el año económico actual, y á cuenta del crédito mencionado en el artículo anterior, se concede un suplemento de crédito de 150.000 pesetas á la seccion 7.ª, cap. 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente.» El importe de este suplemento de crédito se cubrirá con la deuda flotante del Tesoro, si los ingresos que se obtengan por valores del presupuesto corriente resultaran inferiores á las obligaciones que deban satisfacerse.

Art. 5.° El Ministro de Fomento dispondrá lo conveniente para que se publique el movimiento de la poblacion ocasionado por los nacimientos, defunciones, emigraciones é inmigraciones que ocurran durante cada año en la Península é Islas adyacentes, valiéndose para ello de la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, utilizando los extractos de las inscripciones que, con la debida puntualidad, suministren los Juzgados municipales, Direcciones de sanidad marítima y cónsules de España en el extranjero, quienes al efecto recibirán las órdenes de los Ministerios de que dependan. Tambien publicará el mismo Ministerio la estadística de los matrimonios celebrados en cada año, utilizando las inscripciones del Registro civil. Estos servicios se indemnizarán á los Juzgados municipales y Direcciones de sanidad marítima con la cantidad que en cada presupuesto se fije.

Art. 6.° Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á la presente ley.

Palacio del Congreso 4 de Abril de 1887.=José Hernandez Prieta.=Vicente Santamaría de Paredes. Eduardo Covian.=Diego Arias de Miranda.=Fermin Calbeton, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon, ha estudiado este asunto, teniendo á la vista el informe emitido por el ingeniero jefe de la provincia. La necesidad de facilitar la comunicacion de la fábrica de armas con la estacion, hoy entorpecida, es innegable; y si á esto se agrega que, segun el plano que acompaña al informe, puede, con la carretera que se propone, facilitarse el empalme de las carreteras de Villalva y Torrelavega, que venia pretendiendo el Ayuntamiento de aquella ciudad, quedará demostrada la conveniencia de la obra propuesta. Por esto la Comision, variando algo los términos de la proposicion de ley, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. La carretera de segundo órden de Torrelavega á Oviedo, que se ha dado por terminada en la Tenderina, al empalmar con la de Adanero á Gijon, se continuará hasta la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon, procediéndose sin demora al estudio del trayecto entre la Tenderina y dicha estacion.

Palacio del Congreso 4 de Abril de 1887.=Manuel Pedregal, presidente.=R. El Conde de Revilla Gigedo.=El Marqués de Pidal.=Julian Suarez Inclán.=Gabino Bugallal, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmienda, del Sr. Vincenti, al art. 11 del dictámen de la Comision referente al proyecto de ley sobre creacion de Administraciones subalternas de Hacienda.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva acordar que el art. 11 del dictámen de la Comision sobre el proyecto de ley creando Administraciones subalternas de Hacienda quede redactado en la forma siguiente:

«Art. 11. Para la inspeccion é investigacion que queda detallada en el párrafo 7.° del artículo anterior, en lo que se refiere á la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería, se dividirá la Península en el número de regiones que se consideren necesarias, á cargo cada una de los ingenieros agrónomos y personal auxiliar del Cuerpo de peritos agrícolas que se estimen precisos para el mejor servicio, los cuales se entenderán directamente, en el ejercicio de sus funciones con la Delegacion ó con la Administracion del partido en que radique la riqueza objeto de su inspeccion ó investigacion.»

Palacio del Congreso 4 de Abril de 1887.=Eduardo Vincenti.=Vicente Alonso Martinez.=Juan Navarro Reverter.=Alberto de Quintana.=Benigno Quiroga.=Manuel Allende Salazar.=José de Cárdenas.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MARTES 5 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO: Abrese á las tres ménos diez minutos de la tarde.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Quedan sobre la mesa: primero, los datos pedidos por el Sr. Cárdenas, relativos á la Empresa del teatro Real, y segundo, los expedientes promovidos por los pueblos de Parla, Buitrago y Puebla de Eca, respecto á la rebaja en el tipo de los consumos, que reclamó el Sr. Martinez Asenjo.=Pasa á la Comision de presupuestos una comunicacion del Ministerio de Hacienda referente al aumento de 25 céntimos de peseta al haber de los carabineros de infantería.=Queda enterado el Congreso de un Real decreto mandando proceder á eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Ginzo de Limia (Orense).=Pasan á la Comision correspondiente tres exposiciones, presentadas por el Sr. Santa Cruz, de los pueblos de Villafranca del Campo, Gaudé y Santa Eulalia, pidiendo aumento de subvencion para el ferro-carril de Teruel á Calatayud.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de Hacienda el ruego del señor Bushel para que se sirva remitir al Congreso nota de cuánto importa la deuda amortizable al 4 por 100 amortizada con los fondos á ese objeto destinados en los presupuestos de 1882 á 1886, expresando el importe de lo que quedó en circulacion en 1.° de Julio de 1886; nota de cuánto se ha pagado cada año por intereses de esa misma deuda, y copia de las actas de quema de los títulos amortizados y cupones pagados.=El Sr. Villalba Hervás ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva reclamar del gobernador de Canarias una certificacion de las cantidades que debe cada uno de los Ayuntamientos de dicha provincia por contingente provincial, y otra de los diputados provinciales que han dejado de concurrir á las sesiones convocadas á principios de Abril de 1884.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Villalba Hervás da las gracias.=El Sr. Bergamin pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion, primero, si está dispuesto á ordenar al gobernador de Córdoba que ampare la situacion legal que existía antes de suscitarse la cuestion entre el Sr. Conde de Torres Cabrera y Marqués de Benamejí sobre derechos de servidumbre en una finca del segundo, y además si cree que el mero hecho de estar procesado un diputado provincial es causa de suspension.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifican ambos señores.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de Fomento la pregunta del Sr. Alvear acerca de si está dispuesto á obligar á la Empresa del ferro-carril del Norte á presentar los planos y proyectos para la construccion de un ramal de ferro-carril desde la estacion de Torrelavega á la Requejada.=El Sr. Canido, ocupándose de la suspension de los Ayuntamientos de la provincia de Orense, ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva pedir al gobernador de dicha provincia los expedientes de los tres Ayuntamientos que ha suspendido recientemente, y resolverlos lo antes posible para discutir la interpelacion que tiene anunciada sobre este asunto.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones repetidas de ambos señores.=Alusion personal del señor Merelles (con advertencia de la Presidencia).=Rectifican los Sres. Canido y Merelles.=Alusion personal del Sr. Santana.=El Sr. Conde de Sallent manifiesta que el expediente que ha venido al Congreso relativo á la suspension del Ayuntamiento de Manacor no tiene más que la cabeza y los piés,

y ruega al Sr. Ministro que le mande completar.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.= El Sr. Silvela se ocupa de lo ocurrido en la eleccion del distrito de Játiva, y llama la atencion del señor Ministro de la Gobernacion acerca de la conducta observada por el gobernador de la provincia.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones de los Sres. Silvela y Ministro de la Gobernacion.=Alusion personal del Sr. Montilla.=Nuevas rectificaciones del Sr. Ministro de la Gobernacion y del Sr. Montilla.=Pregunta del Sr. Garrido Estrada sobre el establecimiento de los depósitos de carbon en Cádiz y Barcelona, hace tiempo mandados establecer.=Se acuerda poner esta pregunta en conocimiento del Sr. Ministro de Hacienda.=Orden del dia: continuacion de la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.=Rectificacion del Sr. Fernandez Villaverde.=Discurso del Sr. Ministro de Ultramar.=Del Sr. Celleruelo para alusiones personales.=Previo acuerdo del Congreso, se prorroga la sesion.=Rectificacion del Sr. Ministro de Ultramar.=Discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Se suspende esta discusion.=Sin debate se aprueba y pasa á la Comision de correccion de estilo el dictámen incluyendo en el plan general de carreteras, la que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon.=Se aprueban y pasan á la sancion Real los siguientes proyectos de ley: primero, incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden en la provincia de Múrcia, que partiendo de la de Alicante termine en Fortuna; segundo, incluyendo en el plan de carreteras dos de tercer órden en las provincias de Cáceres y Toledo, la primera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y la segunda desde la propia carretera de Herrera del Duque al puerto de San Vicente; tercero, adicionando á las carreteras de la provincia de Lugo una de Azumara á Fonsagrada en puente de Otero; y cuarto, incluyendo en el plan de carreteras en la provincia de Guadalajara la que partiendo de Albaladejito á la de Aranzueque á Mondéjar en el Valle de Tajuña, y otra que partiendo de Albaladejito á Guadalajara, enlace en el punto más conveniente en la de Brihuega á la de Armuña.=Se aprueban defiitivamente, y pasan al Senado, los siguientes proyectos de ley: primero, incluyendo en el plan general de carreteras entre las de tercer órden la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque; segundo, la de Gibraleon á Ayamonte; tercero, la de Carballino á Silleda; cuarto, la de Duañez á Ateca; quinto, la de Agreda á Soria; sexto, la de Cervera á Pons, y desde Cervera á las inmediaciones de Ciutadilla; sétimo, incluyendo en el plan de ferro-carriles de la isla de Cuba, el que partiendo de Pinar del Rio termine en el puente de los Arroyos; octavo, variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada; noveno, haciendo extensivas las franquicias que disfrutan los minerales de hierro en Cuba, á los de manganeso, zinc y plomo; y décimo, trasfiriendo 140.000 pesetas del crédito del capítulo 15 del presupuesto de Fomento, á un capítulo adicional.=Pasan á las Comisiones respectivas una enmienda del Sr. Sanz, al art. 1.° del proyecto de ley sobre ratificacion del contrato con la Compañía Trasatlántica, y otra del Sr. Conde de Toreno al proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de determinados bienes.=A propuesta de la Presidencia, acuerda el Congreso no celebrar sesion en los dias del miércoles al sábado inclusive.= Orden del dia para el lúnes: los asuntos señalados para la de hoy.=Se levanta la sesion.=Eran las siete y media.

Se abrió á las tres ménos diez minutos, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se acordó quedase sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el estado á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. el adjunto estado que comprende los datos que sobre la Empresa del Teatro Real fueron pedidos por el Sr. Diputado D. José de Cárdenas, en la sesion del dia 29 de Enero último.

De Real órden lo comunico á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 5 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se acordó pasar á la Comision general de presupuestos, el documento que se menciona en la comunicacion siguiente:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Deseando proporcionar á la Comision de presupuestos del Congreso el mayor número posible de antecedentes, adjunto remito á V. EE. la comunicacion y el estado á ella anejo sobre el aumento diario de 25 céntimos de peseta al haber de los carabineros de infantería, que dirigió á este Ministerio el director general de dicho Cuerpo, con fecha 24 de Marzo último.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 5 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de la comunicacion siguiente:

«Ministerio de la Gobernacion.—Excmos. Señores: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido expedir con esta fecha el siguiente Real decreto:

«Habiendo acordado el Congreso de los Diputados que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Ginzo de Limia, provincia de Orense: Vistos los artículos 76, 112 y 113 de la ley electoral de 28 de Diciembre de 1878, en nombre de mi augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como

Reina Regente del Reino, vengo en decretar lo siguiente:

«El domingo 24 del actual, se procederá á la eleccion parcial de un Diputodo á Córtes en el distrito de Ginzo de Limia, provincia de Orense.

Dado en Palacio á 2 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Gobernacion, Fernando de Leon y Castillo.»

De Real órden lo comunico á V. EE. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 2 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se acordó quedasen sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, los documentos que se mencionan en la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. los documentos siguientes: primero, los expedientes promovidos por los pueblos de Parla y Buitrago, de esta provincia, en los cuales ha recaido una resolucion favorable, es decir, que se les ha concedido la rebaja del cupo de consumos, y segundo, el expediente promovido por el pueblo llamado La Puebla de Eca, en la provincia de Soria, en el cual se ha denegado la rebaja que pedia, cuyos datos reclamó el Sr. Diputado D. Lamberto Martinez Asenjo en la sesion del dia 26 del mes de Febrero último.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 4 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Santa Cruz tiene la palabra.

El Sr. **SANTA CRUZ**: Tengo la honra de presentar tres exposiciones de los pueblos de Villafranca del Campo, Candé y Santa Eulalia, en las que piden aumento de subvencion para el ferro-carril de Teruel á Calatayud.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Pasarán á la Comision correspondiente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Bushell tiene la palabra.

El Sr. **BUSHELL**: Como ampliacion á los datos que tengo pedidos al Sr. Ministro de Hacienda, suplico á la Mesa que tenga la bondad de comunicarle mi ruego, para que al mismo tiempo que aquellos, remita al Congreso:

Nota de cuánto importa la deuda amortizable al 4 por 100, amortizada con los fondos á ese objeto destinados en los presupuestos de 1882-83, 1883-84, 1884-85 y 1885-86, expresando el importe de la que quedó en circulacion en 1.° de Julio de 1886.

Nota de cuánto se ha pagado cada año por intereses de esa misma deuda.

Copia de las actas de quema de títulos amortizados y cupones pagados.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Hacienda.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Villalba Hervás tiene la palabra.

El Sr. **VILLALBA HERVAS**: Doy, ante todo, las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion, por el envío á la Cámara de ciertos documentos que tuve el gusto de pedirle dias atrás; y con objeto de completar los antecedentes que conceptúo necesarios para explanar la interpelacion que tengo anunciada, ruego á su señoría se sirva reclamar por telégrafo al gobernador interino de Canarias, á fin de que pueda remitirla por el correo que saldrá de aquellas islas el 9 del actual, una certificacion de las cantidades que deba cada uno de los Ayuntamientos de dicha provincia por contingente provincial, con expresion de los ejercicios á que esos débitos correspondan, y otra certificacion que debe reclamar el gobernador de la Diputacion provincial, en que consten, con referencia á las sesiones convocadas á partir de la ordinaria de principios de Abril de 1884, los Diputados que han dejado de concurrir á dichas sesiones y los que han asistido á ellas, con expresion de sus respectivos distritos.

Creo que estos datos son necesarios para la referida interpelacion, y para que S. S. tenga exacto conocimiento de muchas cosas que me complazco en creer que está dispuesto á corregir.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pediré con mucho gusto los antecedentes que desea S. S., y los enviaré al Congreso para que los examine.

El Sr. **VILLALVA HERVAS**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **VILLALBA HERVAS**: Para dar las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion por la manifestacion que acaba de hacer.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Bergamin tiene la palabra.

El Sr. **BERGAMIN**: Para dirigir dos preguntas al Sr. Ministro de la Gobernacion.

Entre el Sr. Conde de Torres-Cabrera y el señor Marqués de Benamejí ha surgido una cuestion que se refiere á los derechos de servidumbre sobre una finca del segundo, y cuyo fallo y resolucion pende de los tribunales de justicia. Pero es el caso que cuando de la accion de estos tribunales está pendiente el trámite necesario para que se aclaren los derechos que á cada cual le asista, el gobernador de aquella provincia ampara actos de despojo que la autoridad judicial es la llamada á remediar y á impedir, haciendo así una verdadera invasion de atribuciones y mezclándose en lo que indudablemente no le compete.

Mi pregunta se dirige á si el Sr. Ministro de la Gobernacion está dispuesto á ordenar al señor gobernador de Córdoba que ampare la situacion legal que existia en el momento en que el proceso se incoara,

para impedir así que por la fuerza se obtenga lo que tal vez sea contrario á los principios de justicia.

La segunda se refiere, á que en la *Gaceta* del dia 25 de Marzo pasado ha publicado una Real órden el Sr. Ministro de la Gobernacion, que envuelve, si la doctrina fuera aplicable á todos los casos idénticos, un gravísimo abuso, á mi entender, que pudiera ser muy expuesta para lo sucesivo.

Se consultó al Ministerio de la Gobernacion en un expediente de alzada formado por un diputado provincial, vocal de la Comision permanente de la de Granada, si era ó no motivo de suspension para el cargo de diputado provincial el hecho de estar procesado este diputado provincial, por más que se encontrara en libertad provisional. El Ministerio de la Gobernacion, siguiendo la doctrina del informe emitido por el Consejo de Estado y conformándose con este dictámen, declaró que era caso de suspension de un diputado provincial el mero hecho de estar procesado; es decir, que guiándose solo por una que llama opinion del vulgo de las gentes el Consejo de Estado, pero que reconoce que no existe el precepto que apoyara esa disposicion dentro de la ley provincial, se ha dado la facultad al Poder ejecutivo para que venga por una Real órden á aclarar, más que aclarar, á establecer un caso nuevo de suspension de diputados provinciales, caso que, de hacerse extensivo y á todos los idénticos aplicable, revestiria al Poder ejecutivo de un arma tan potente, cuanto que, dados los recursos que en nuestras luchas políticas se emplean en daño del contrario, sería peligroso para el porvenir.

Ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva decir, si con arreglo á su criterio, en el mero hecho de estar procesado un diputado provincial, es causa de suspension; ó si esta resolucion concreta, referente solo al diputado provincial de Granada á que antes me he referido, no tiene más aplicacion que á aquel caso aislado, por las circunstancias especialísimas que en el mismo concurren.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Contestaré concretamente á las dos preguntas que ha tenido á bien dirigirme el Sr. Bergamin.

Si en efecto lo que ocurre entre el Sr. Conde de Torres Cabrera y el Sr. Marqués de Benamejí ha sucedido en la forma en que S. S. acaba de manifestar, no tengo inconveniente en dirigirme al señor gobernador de Córdoba, recomendando que proceda segun los deseos que acaba de exponer S. S.

La otra pregunta entraña algo verdaderamente importante, y más propio para ser contestado en una interpelacion, que no en una pregunta. Se trata de un dictámen del Consejo de Estado, á propósito del procesamiento de un diputado provincial de Granada; y pregunta S. S.: ¿cree el Ministro de la Gobernacion que cuando un diputado provincial es procesado, procede la suspension gubernativa? A lo que yo contesto concretamente, que debe procederse segun los casos, y que es necesario tener á la vista el expediente, á propósito del cual ha emitido dictámen el Consejo de Estado; y S. S. comprenderá que como la cuestion es importante y entraña algo que habia de constituir jurisprudencia para casos análogos, la prudencia más vulgar aconseja no dar una contestacion concreta y definitiva, sino aplazarla para una interpelacion si su señoría estima conveniente desenvolverla.

El Sr. **BERGAMIN**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene S. S.

El Sr. **BERGAMIN**: Doy las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion, porque de su primera respuesta se desprende que está dispuesto á hacer lo que indudablemente era justo, y yo esperaba de S. S. En cuanto á la segunda, realmente tiene mucha importancia, y en este sentido estoy pronto á anunciar desde ahora la interpelacion al Sr. Ministro para cuando entienda que pueda fijar el dia en que la haya de contestar.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Yo creo que S. S. necesitará conocer el expediente sobre el cual ha recaido esta resolucion; expediente que no tengo dificultad en remitir al Congreso, á disposicion de S. S., para que le estudie y pueda explanar la interpelacion con perfecto conocimiento del asunto y de los antecedentes con él relacionados.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Alvear tiene la palabra.

El Sr. **ALVEAR**: Es para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de Fomento; y como tuve el gusto de anticipársela á S. S. para la sesion de ayer, entendí que no habia podido venir al Congreso, por causa de enfermedad, y acaso por esta misma razon no pueda venir esta tarde; y como no puedo ni debo demorar este asunto, suplico á la Mesa se sirva trasmitir á dicho Sr. Ministro mi pregunta, la cual la podrá conocer tambien S. S. por lo que resulte del extracto del *Diario de las Sesiones*.

El Sr. Ministro de Fomento conoce perfectamente la Real órden de 15 de Abril de 1886, en la que, de una manera clara y terminante, que no deja lugar á duda, se ordena á la Empresa del ferro-carril del Norte, como concesionaria de la antigua línea de Alar á Santander, y en cumplimiento de la Real órden de 2 de Junio de 1854 la presentacion al Gobierno en el término de seis meses de los planos y proyectos para la construccion de un ramal de ferro-carril de la estacion de Torrelavega al puerto de la Requejada. Su señoría, que conoce tambien los fundamentos de esta resolucion, y por tanto la historia del asunto, no ha de necesitar seguramente para contestar á esta pregunta, que yo haga ahora al Congreso una relacion de los antecedentes del mismo; pero lo que S. S. quizá no conozca, porque no le hayan dado conocimiento de ello oficialmente, ó porque nadie oficiosa ó particularmente se haya acercado á S. S. para comunicárselo, es que á pesar del tiempo trascurrido, puesto que los seis meses concedidos á la Empresa del ferro-carril del Norte para cumplir la obligacion que se la impone por la Real órden á que me voy refiriendo, terminaron en 15 de Octubre último; á pesar, digo, de haber trascurrido con mucho exceso el plazo señalado á la Compañía del Norte para cumplir esta obligacion, no solo no ha satisfecho ni en poco ni en

mucho la mencionada Compañía esta evidente obligacion, sino que lo que está haciendo es oponer una verdadera resistencia pasiva al cumplimiento de lo mandado; cosa que es tanto más de extrañar, cuanto que, segun manifestacion de personas competentes, estos planos y proyectos podian haberse presentado muy holgadamente en el plazo de un mes ó mes y medio, porque se trata de un trayecto que no excede de tres kilómetros y que no presenta ninguna dificultad técnica.

No quiero molestar á la Cámara, y mucho más no estando presente el Sr. Ministro, haciendo consideraciones acerca de la verdadera y escandalosa situacion en que viene colocando á este asunto la Empresa del ferro-carril del Norte.

Lo haré cuando sea ocasion de decirlo; pero ante la evidencia de los hechos que constituyen su historia, solo diré, aunque sea triste el declararlo y declararlo desde aquí, que no puedo ménos de rendir homenaje á aquella opinion, ya demasiado extendida en el país, de que no es posible luchar aquí contra ciertas poderosas Empresas, por más razon, por más justicia y por más legalidad que asista á las reclamaciones que contra las mismas se ejerciten.

Por esto la importante villa de Torrelavega y todas aquellas comarcas á quienes tanto afecta lo dispuesto en la Real órden de que se trata, la han recibido, á pesar de sus terminantes, explícitas y obligatorias disposiciones, como un verdadero bello ideal, bello ideal que á medida que el tiempo pasa, van considerando cada vez más lejos de la realidad, que tantos y tantos beneficios habria de producir á sus intereses...

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Ruego á S. S. que no se detenga en la exposicion de consideraciones que no tienen ahora su oportunidad.

El Sr. **ALVEAR**: Pues bien; accediendo á la indicacion del Sr. Presidente, y no estando presente el Sr. Ministro de Fomento, por más que á verdaderas consideraciones se presta este asunto, me limito por hoy á pedir á S. S. use de todas sus energías respecto al mismo, y á formular desde luego la pregunta siguiente: ¿Está dispuesto S. S. por todos los medios que tenga á su alcance á obligar á la Compañía del ferro-carril del Norte á que cumpla inmediatamente lo dispuesto por Real órden de 15 de Abril de 1886, en que se la ordena la presentacion de los planos y proyectos para la construccion de un ramal de ferro-carril de la estacion de Torrelavega á la Requejada?

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Fomento el ruego de S. S.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Tiene la palabra el Sr. Canido.

El Sr. **CANIDO**: En sesiones anteriores, creyendo yo en la sinceridad del asombro que expresó aquí el Sr. Ministro de la Gobernacion cuando revelé al Congreso el número de Ayuntamientos de la provincia de Orense que habian sido suspendidos, puse en su conocimiento que el gobernador de Orense enviaba delegados á los pocos Ayuntamientos que aún no habian sido suspendidos con el propósito evidente de suspenderlos, y pregunté al Sr. Leon y Castillo si estaba dispuesto á impedirlo. Su señoría contestó en redondo á mi excitacion diciendo que no estaba dispuesto á impedir que el gobernador de Orense enviara á los Ayuntamientos los delegados que creyera oportuno. No necesitaba más el gobernador de Orense que conocer la aprobacion de S. S. Hasta ahora creia que para consentir esos atropellos contaba solo con la autorizacion del Sr. Merelles...

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): ¿Para qué ha pedido la palabra S. S.?

El Sr. **CANIDO**: Para hacer un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Pues sírvase S. S. formular su ruego y no extenderse en otras consideraciones.

El Sr. **CANIDO**: Pues bien; inmediatamente que el gobernador de Orense tuvo conocimiento de las palabras del Sr. Ministro de la Gobernacion, de primera intencion y como para responder á ellas suspendió tres Ayuntamientos más, y yo para ocuparme de una vez de este asunto, ruego á S. S., que por telégrafo se sirva pedir esos expedientes al gobernador civil de Orense y los resuelva pronto á fin de poder tratar de una vez de esta enojosísima cuestion, que me obliga diariamente á usar de la palabra.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): En este punto sí que puedo yo secundar los deseos del Sr. Canido. En efecto, no tengo inconveniente en dirigirme al gobernador de Orense pidiéndole los expedientes á que S. S. se refiere de suspension de tres Ayuntamientos; pero debo advertir á S. S. que esos expedientes no se han instruido ahora como S. S. ha afirmado por consecuencia de la pregunta que dias pasados me dirigió, sino que estos expedientes han sido incoados hace mucho tiempo, bastante tiempo antes de que el actual gobernador fuera á la provincia de Orense, y fueron instruidos por graves faltas cometidas en la administracion municipal. La tardanza en resolver esos expedientes obedece á que la provincia de Orense ha pasado por dos períodos electorales, y en cumplimiento de la ley esos expedientes no han podido resolverse hasta que esas dos elecciones terminaran.

Como el Sr. Canido habló de treinta y tantos Ayuntamientos suspensos, manifesté, en efecto, grande asombro; y el asombro está justificado. He preguntado al gobernador el número de Ayuntamientos suspensos en la provincia desde que entró en el poder el partido liberal, y el gobernador me dice: «En esta provincia se han suspendido desde 1885 á 1887, ocho Ayuntamientos: se alzó la suspension á cinco y se confirmó la de tres, sin pasar el tanto de culpa á los Tribunales.» Esto le probará al Sr. Canido la rectitud con que se procede en el Ministerio de la Gobernacion.

Respecto de los Ayuntamientos de Nogueira, Freas de Eira y Ergos, no ha habido suspension, ni consta en el Ministerio que la suspension se hubiera decretado. Por lo que hace al de Lobios, trascurió el plazo sin haberse confirmado la suspension; y por lo que hace al de Gudiña, cuyo expediente ha reclamado el Sr. Canido, fué recibido en el Ministerio fuera de plazo; por consiguiente, no pudo resolverse.

En cambio los amigos del Sr. Canido desde 1884 á 85, suspendieron 26 Ayuntamientos gubernativa-

mente, cinco judicialmente, y en ese tiempo dimitieron 12, total 43. Y estos datos, segun me manifiesta el gobernador de Orense, no son completos, porque segun me asegura, hay varios expedientes de suspension en aquel período, que han desaparecido del Gobierno civil.

Compare, pues, el Sr. Canido, la conducta prudente y circunspecta del actual Ministro en todo lo que se refiere á la provincia de Orense, con la conducta de sus amigos en la misma provincia; considere lo que haria S. S. en la provincia si fuese Subsecretario del Ministerio, y compárelo con lo que hace el Sr. Merelles, Subsecretario de aquel departamento, que ciertamente es un santo en todos los asuntos que á la provincia de Orense se refieren.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): La tiene V. S.

El Sr. **CANIDO**: Por depronto, no está el Sr. Ministro de la Gobernacion bien informado cuando dice que los expedientes de suspension de esos tres Ayuntamientos, suspensos hace pocos dias, estuvieran largo tiempo en tramitacion: precisamente en los momentos en que yo me dirigia aquí al Sr. Ministro en una de las últimas sesiones, estaban tres delegados en aquellos tres Ayuntamientos, y en virtud de la visita de esos delegados han sido suspendidos: digo mal; no han sido suspendidos en virtud de esa visita, aunque ella sea la causa aparente; esos tres Ayuntamientos han sido suspendidos por el enorme delito de haber dado la votacion al candidato conservador en las últimas elecciones provinciales que allí se han verificado. Por eso han sido suspendidos, porque no bastaba que otros Ayuntamientos nombrados en sustitucion de los suspensos se negasen á dar posesion á los legítimos, con el fin de presidir las elecciones provinciales que tienen este vicio de nulidad, sino que era necesario que los que ofrecian el raro caso de independencia de resistirse á las indicaciones del gobernador, fueron suspendidos por dar su votacion al candidato conservador, que era el de sus simpatías.

Está asimismo mal informado el Sr. Ministro respecto al número de Ayuntamientos suspensos. Tengo aquí la lista de los que han sido sacrificados, y estoy seguro de que el Sr. Ministro no rectificará ninguno de los nombres que yo lea; si no han venido los expedientes al Ministerio, será porque no hayan apelado, ó algunos porque no debieran venir; pero esto no quiere decir que no hayan sido suspendidos. La lista es larga, y puesto que el Sr. Ministro me obliga, voy á leerla; pero antes voy á decir á S. S. que al Ayuntamiento de Esgos, que recuerdo ha nombrado S. S., se le ha obligado á presentar la renuncia, no ha sido suspendido; ha sido más grave lo que ha ocurrido. Su señoría, lo mismo que el Sr. Gonzalez, entienden que esos cargos son irrenunciables, y sin embargo han admitido la renuncia de aquellos concejales. Los Ayuntamientos, total ó parcialmente suspendidos, son: (*Leyó.*) A estos hay que añadir los tres que últimamente ha suspendido el gobernador de Orense.

Respecto á cotejar conducta con conducta, la del partido conservador con la que S. S. y su antecesor han observado en la suspension de Ayuntamientos, yo creí que esta era una cuenta liquidada; ámpliamente se discutió esto aquí en las Córtes anteriores, siendo Ministro de la Gobernacion el Sr. Romero Robledo. A él es á quien tiene S. S. que dirigirse. Entonces, el Sr. Romero Robledo, con una estadística abrumadora, demostró que SS. SS. habian suspendido con mucho exceso mayor número de Corporaciones populares que el partido conservador. No creo que el Sr. Romero Robledo tema á este debate, como tampoco lo temo yo, siquiera sea con ménos medios, si por acaso quiere S. S. provocarlo.

De todas suertes, este medio de defensa que el Sr. Ministro de la Gobernacion quiere ahora emplear está bastante desacreditado.

Despues de esto, no tengo más que decir, sino preguntar ahora á S. S., con la vénia del Sr. Presidente. ¿Cree el Sr. Leon y Castillo que con los medios que S. S. emplea se va á curar aquel naturalismo repugnante de que S. S. nos hablaba en las pasadas Córtes, desde estos bancos, á propósito de la sinceridad electoral? ¿Cree S. S., para expresarme en su peculiar estilo, ó más bien dicho, valiéndome de sus propias frases, cree S. S. que por tales caminos y por tales medios se purifica el organismo electoral envenenado, segun decia S. S., hasta el punto que, para remediar el mal, pedia S. S. nada ménos que la intervencion del Poder Real? Es verdad que esto lo decia S. S. desde los bancos de la oposicion.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Conste que yo no quiero volver á las antiguas liquidaciones á que se ha referido S. S., y que yo no he dirigido ataque alguno al partido conservador, sino que me he concretado á comparar conducta con conducta. Si hay aquí algun ataque, es para los amigos de S. S. y para la política que S. S. y sus amigos han hecho en la provincia de Orense; y por esto es por lo que yo he dicho que el Sr. Merelles es un santo, porque si respondiera á lo que SS. SS. han hecho en aquella provincia, las cosas irian de otra manera, de una manera que yo ciertamente no consentiria, porque no en balde estoy en el Ministerio de la Gobernacion. Conste, pues, que yo no me he referido al partido conservador, y que yo no trato de volver á antiguas liquidaciones; pero hace mal S. S. en acudir al partido conservador y en guarecerse bajo el ala protectora del Sr. Romero Robledo. Ni el señor Romero Robledo, ni el partido conservador, tienen nada que ver con lo que S. S. y sus amigos han hecho en la provincia de Orense; y concretándome á eso, le digo á S. S. que S. S. y sus amigos suspendieron en la provincia de Orense, en poco más de un año, en diez y ocho meses, 43 Ayuntamientos, y que ni el Sr. Merelles, ni los que representan la política del señor Merelles en la provincia de Orense, han suspendido más de 13 Ayuntamientos. (*El Sr. Canido*: Cuarenta.) Perdone S. S.; ese número no es exacto; lo que hay es que S. S. cuenta como suspensos Ayuntamientos que han vuelto, en cumplimiento de una Real órden de mi digno antecesor, á sus cargos, porque S. S. y sus amigos los suspendieron, los dimitieron (esta es la palabra) injustamente. ¿Qué tiene que ver eso? Descuente S. S. esos Ayuntamientos, y diga cuál es el número de Ayuntamientos suspensos por el actual Ministro de la Gobernacion y por el anterior en este último período del partido liberal, y que se compare ese número con el número de Ayuntamientos suspensos por S. S. en igual período. Y sobre todo, es realmente extraño que el Sr. Canido, por vía de

pregunta, dirija cierto género de cargos al Ministro de la Gobernacion y quiera discutir la política que se sigue en la provincia de Orense, porque S. S. se lanza á todo género de fantasías á propósito de lo que allí ocurre; y como yo no tengo á la mano los datos para oponer una negativa rotunda á las afirmaciones que ha hecho, S. S. está en una posicion ventajosa manteniendo un debate conmigo á propósito de cosas que le interesan, porque son cosas de su localidad, mientras yo no tengo aquel conocimiento y aquella preparacion que es indispensable tener para contender con S. S., para contestar á la interpelacion que S. S. tenga por conveniente dirigirme á propósito de todo cuanto ha ocurrido y de todo cuanto acurre en la provincia de Orense.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **CANIDO**: Nada más que dos palabras.

Tengo el temor de que si S. S. propone la canonizacion del Sr. Merelles, todos los indivíduos de la provincia de Orense van á actuar con gusto en el expediente de abogados del diablo.

Dice S. S. que es conmigo con quien tiene que liquidar esas cuentas atrasadas de la suspension de Ayuntamientos. No sé por qué, siquiera tenga yo gusto en aceptar la liquidacion. Yo no era Ministro de la Gobernacion, ni gobernador civil de la provincia, ni siquiera Subsecretario. De todos modos, esto ya lo discutiremos ámpliamente.

Y respecto á lo que en la provincia de Orense está sucediendo, yo diré á S. S. que jamás han andado allí más enconados los ánimos; que jamás se ha encontrado la provincia de Orense en situacion semejante á la en que hoy se encuentra, porque las autoridades de aquella provincia no se ocupan más que en una cosa, en satisfacer pequeñas pasiones. En cambio se ha extendido en aquella provincia el bandolerismo en tales términos, que presenta una forma tan espantosa como jamás la ha revestido en ninguna de las provincias de Andalucía. Y es natural, las autoridades locales no tienen tiempo ni pueden prestar atencion más que á satisfacer esas exigencias y esas pequeñas pasiones que allí se agitan, ó que desde algun centro de Madrid llegan á la provincia de Orense.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Dice S. S. que si yo propusiera la canonizacion del Sr. Merelles, sería S. S. abogado del diablo. (*El Sr. Canido*: Yo no, los vecinos de la provincia, los que padecen bajo el poder de aquellas autoridades.) Pues es verdaderamente extraño lo que acontece en aquella provincia, porque S. S. sale Diputado hace dos ó tres años, y una vez como ministerial, y el señor Merelles viene saliendo Diputado de oposicion por la provincia de Orense desde 1868.

Esto demuestra que el Sr. Merelles es, no solamente poco apoyado en la provincia de Orense, sino que además es odiado. Ya quisiera S. S. contar en la provincia de Orense con un odio, merced al cual pudiera S. S. sentarse en estos escaños durante ocho legislaturas, y de ellas siete de oposicion. Cuando S. S. invoque esos antecedentes, entonces podrá decir que es querido en la provincia de Orense, con el mismo derecho con que lo puede afirmar el Sr. Merelles. ¿Cómo demuestran las provincias y los pueblos su gratitud y su afecto á los hombres públicos más que enviándolos á las Córtes, de oposicion? ¿Puede decir S. S. de la provincia de Orense lo mismo que dice el Sr. Merelles? Pues mientras no lo diga, guarde por lo ménos silencio.

Ha hablado S. S. del bandolerismo en la provincia de Orense, y yo enfrente de la afirmacion de su señoría opongo una negativa rotunda. Jamás ha habido en la provincia de Orense ménos bandolerismo que hoy, y si no, pruébeme S. S. lo contrario. (*El señor Canido*: En el acto.) Puesto que S. S. parece que tiene la prueba á mano, espero que S. S. me demuestre que, en efecto, hoy hay en la provincia de Orense más bandolerismo que nunca; pero si no me lo prueba, aconsejo á S. S. una cosa, y es, que renuncie á este sistema de preguntas á propósito de la provincia de Orense, y que se reserve S. S. para explanar una interpelacion, que yo estaré dispuesto á contestar, cuando S. S. quiera, y en la forma que S. S. desee.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene su señoría para rectificar.

El Sr. **CANIDO**: El Sr. Ministro de la Gobernacion me invita á que le demuestre la afirmacion que he hecho respecto á la existencia del bandolerismo en la provincia de Orense. Con la vénia del Sr. Presidente, voy á limitarme á recoger las indicaciones que la prensa trae todos los dias acerca de este punto. Diariamente la prensa regional viene denunciando que en la provincia de Orense hay gavillas de ladrones que asaltan á los propietarios y les hacen pasar, para robarlos, las torturas más espantosas que se refieren en los anales de la criminalidad. Ahora mismo los periódicos de Madrid han recogido lo sucedido en dos caseríos de la provincia, donde á un propietario le han quemado á fuego lento para sacarle el dinero, y á otro le han cortado las orejas.

La demostracion palmaria de que esto es verdad, y de que no ha sucedido jamás en la provincia de Orense lo que ahora acontece, la tiene S. S. en que los vecinos del distrito de Verin, que es uno de los más ricos de la provincia de Orense, para defender sus vidas y haciendas, despues de dedicarse á las labores ú ocupaciones ordinarias de la vida de los pueblos y de los campos, tienen que constituirse por las noches en patrullas para defenderse y velar por su propia seguridad, ya que las autoridades de la provincia no les prestan el auxilio á que todo ciudadano tiene derecho. Esto jamás se ha visto en la provincia de Orense. (*El Sr. Santana*: Pido la palabra.)

El Sr. Ministro de la Gobernacion se dirige á mí en un tono y de una manera, ni más ni ménos que si yo fuera Diputado ministerial. Dicen de S. S. sus admiradores, que se ha propuesto emular á un repúblico eminente, á un orador muy ilustre. No dirá S. S. que no soy con S. S. galante, si le digo que S. S. tiene realmente cualidades para emular á aquel hombre ilustre, pero S. S. se ha propuesto tambien emularle en sus defectos, y uno de ellos era su mal génio. Su señoría hace mal en esto, porque al fin y al cabo todos estamos enterados de que S. S. tiene una naturaleza bonachona.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene su señoría.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y

Castillo): Nadie tiene motivos para estar tan convencido de la bondad de mi carácter y de la generosidad de mi conducta, como el Sr. Canido. Y no tengo más que decir sobre el particular.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Ruego al señor Canido atienda á la irregularidad de este debate. Tiene S. S. la palabra.

El Sr. **CANIDO**: Tiene razon S. S., pero no tengo yo la responsabilidad de este debate, porque yo me habia limitado á solicitar del Sr. Ministro de la Gobernacion la remision de varios expedientes que esperaba para plantear de una manera más regular el debate.

El Sr. Ministro de la Gobernacion me dice que nadie puede estar más convencido que yo de la bondad de S. S. No sé á qué se refiere S. S.; lo único que yo sé es, que procediendo quizá como no procederia ningun Diputado ministerial, antes de llegar á este caso de tener que venir aquí todos los dias á denunciar los atropellos y abusos que se están cometiendo en la provincia de Orense, me he acercado, repito, á S. S., para que les pusiese correctivo; y cuando yo me convencí de que esas gestiones amistosas cerca de S. S. eran completamente ineficaces, quizá contra sus deseos, por dejar hacer, ha sido cuando me he creido en el deber, para responder á las exigencias y quejas que de la provincia de Orense se me dirigian, y por cumplimiento de la propia obligacion de denunciar aquí esos abusos, para que juzgara la opinion pública de la conducta del Sr. Ministro de la Gobernacion, de la del Sr. Subsecretario y de la del señor gobernador civil. Es todo lo que he tenido el honor de haber recibido del Sr. Ministro de la Gobernacion, aparte de la cortesía con que me ha tratado, y á la cual me parece que he correspondido.

El Sr. **MERELLES**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene su señoría, rogándole que tenga presente, como antes he hecho notar al Sr. Canido, la irregularidad de esta discusion.

El Sr. **MERELLES**: Esté tranquilo el Sr. Presidente; voy á decir solo dos palabras.

¿Qué quiere el Sr. Canido? ¿Quiere S. S. que discutamos los asuntos de la provincia de Orense y lo que allí se hace? Venga cuanto antes esa interpelacion, y no apele S. S. á esos recursos para dilatarla, no se encierre en preguntas que no plantean debate; discutiremos lo que ha hecho S. S. en esa desventurada provincia, y entonces, ¡ay de S. S.! ¿Qué quiere S. S.? ¿Quiere mortificarme con alfilerazos, como el otro dia, cuando vino aquí á hacerme nada más que Ministro de la Gobernacion de la provincia de Orense? Si S. S. ha creido ofenderme en eso, se ha equivocado; todo el que me conoce sabe que una de las cualidades que más me caracterizan es mi lealtad, y por consiguiente, que yo en la cuestion de la provincia de Orense, ménos que en ninguna otra, no tengo más voluntad que la del Sr. Ministro de la Gobernacion. ¿Qué pretende el Sr. Canido? ¿Es que S. S. quiere venir á ser correligionario mio y que yo utilizase sus servicios si algun dia llegaba á ese puesto? Pues yo digo á S. S. que ahora y siempre me ha encontrado en todas ocasiones, y por lo demás, por mi conducta en aquella provincia pudiera calificárseme quizá, como ha dicho muy bien el Sr. Ministro de la Gobernacion, más que de santo, Sr. Canido, más que de santo. Pero de todas maneras, sépalo S. S., sépalo para siempre; si S. S. intenta venir á mortificarme aquí, no es este el sitio en que S. S. debe mortificarme.

Y no tengo más que decir.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **CANIDO**: El Sr. Merelles se levanta á lamentarse de no sé qué molestias que yo le produzco, cuando despues de todo, la molestia de que parece se ha quejado el Sr. Merelles, es de que yo le haya hecho Ministro de la Gobernacion de Orense. Es verdad que no he llegado á lo que ha llegado el Sr. Ministro, que le ha hecho á S. S. santo; pero, en fin, yo no creo en la santidad de S. S., porque no creo que S. S. haga milagros, y á S. S. no le ha parecido bastante que yo le haga Ministro y el Sr. Leon y Castillo santo, pues prorrumpia S. S. en lamentaciones.

Dice S. S. que yo explane aquí la interpelacion. Yo la explanaré; pero para ello necesito esos antecedentes que estoy pidiendo diariamente. (*El Sr. Merelles pide la palabra.*)

Por lo demás, S. S. ha deslizado una reticencia, cuyo alcance no he penetrado bien. Pero tenga entendido S. S., que si está mortificado y tiene que pedirme una explicacion, yo estoy siempre, siempre, á la disposicion de S. S.

El Sr. **MERELLES**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **MERELLES**: Voy á empezar por las últimas palabras del Sr. Canido.

Si S. S. está siempre á mi disposicion, yo estoy siempre á la suya.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Señor Merelles, llamo á S. S. la atencion sobre el giro que innecesariamente da al debate. (*Varios Sres. Diputados*: Que le han dado.) Que le ha dado el Sr. Canido, á quien tambien he llamado la atencion; pero la Presidencia no puede impedir que se pronuncien las palabras, y el único medio que yo tengo es el de llamar la atencion de S. S. y entregarme á su discrecion.

El Sr. **MERELLES**: Tiene razon el Sr. Presidente. Pero las palabras que yo acabo de pronunciar son consecuencia lógica y natural de las que ha pronunciado el Sr. Canido, y tienen el mismo alcance que tienen las de S. S.; ni más ni ménos, ni ménos ni más.

Respecto á que ha de explanar su anunciada interpelacion, yo la aguardo impaciente; y no soy yo solo, Sr. Canido, el que aguarda impaciente esa interpelacion, somos todos los Diputados liberales de la provincia de Orense, en cuyo nombre hablo, y los cuales deseamos que se liquiden esas cuentas, que por cierto, no afectan al partido conservador, porque el partido conservador es ajeno á todas aquellas tropelías y á todos aquellos escándalos de que fué víctima la provincia de Orense ante la funesta y lamentable administracion de SS. SS.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Conde de Sallent tiene la palabra.

El Sr. **SANTANA**: Señor Presidente, yo habia pedido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Se la concederé á S. S. oportunamente, porque antes la tienen pedida otros Sres. Diputados.

El Sr. **SANTANA**: Es sobre este incidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tendrá S. S. á su tiempo.

Tiene la palabra el Sr. Conde de Sallent.

El Sr. Conde de **SALLENT**: El Sr. Ministro de la Gobernacion, accediendo á mis reiteradas instancias, há tenido la bondad de remitir el expediente de suspension del Ayuntamiento de Manacor. Yo he examinado el expediente, y he visto que no contiene más que la cabeza y los piés, falta el tronco; y como precisamente en las certificaciones que debe contener el expediente es en lo que he de basar mi argumentacion cuando explane la interpelacion que tengo anunciada á S. S., y en las cuales está el fundamento del informe del Consejo de Estado y la resolucion dictada por S. S., le ruego tenga la bondad de pedir estos documentos al señor gobernador de Baleares, si es que se han devuelto á aquella provincia.

El Sr. Ministro de la **GOBENNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): El expediente á que se refiere el Sr. Conde de Sallent fué entregado á los tribunales de justicia; y habiendo sido entregado á los tribunales de justicia, á ellos fué el conocimiento de lo que S. S. llama el tronco, y que en el lenguaje burocrático se llaman las tripas del expediente. No tengo inconveniente en dirigirme al gobernador de Baleares, el cual, á su vez, se dirigirá al juez de primera instancia para que, si no hay inconveniente, se envíen al Congreso las tripas del expediente que S. S. me pide.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Agradezco mucho las buenas disposiciones que tiene S. S. á traer las tripas. (*Risas.*) Y como quiera que en la parte que se refiere al informe del Consejo de Estado no influye nada absolutamente la resolucion gubernativa, que es la que yo trato de impugnar, confío en que podrán llegar pronto esos documentos, que ruego á S. S. de nuevo tenga la bondad de pedir.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Tiene la palabra el Sr. Santana.

El Sr. **SANTANA**: Dos palabras únicamente. Como uno de los Diputados ministeriales de la provincia de Orense, y en nombre de los dignos compañeros que se sientan á mi lado, me levanto para decir que he oido con asombro las palabras del Sr. Canido, de las cuales se desprende que, no sé si por nuestra gestion, á consecuencia de nuestra gestion, ó coetánea con nuestra gestion, parece que se desarrolla el bandolerismo en la provincia de Orense. Como esto es muy grave y podria dar lugar á suposiciones que yo rechazo con toda mi energía, pero que creo que merecen un correctivo, espero á que S. S. explane su anunciada interpelacion, y entonces, con datos concretos y frente á frente, discutiremos ambas políticas en la provincia de Orense, y la opinion juzgará. No tengo más que decir.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Silvela (D. Francisco) tiene la palabra.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion y otro al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, que deseo, porque no se halla presente, que la Mesa se sirva trasmitírselo.

El Sr. Ministro de la Gobernacion conoce lo ocurrido en las elecciones de Játiva y los deplorables acontecimientos de la seccion de Alberique. No es mi ánimo anticipar discusiones ni juicios que deben ser materia propia de la Comision de actas, y no he de referir, por tanto, los atropellos cometidos en esa seccion que aparecen justificados en actas notariales, de las que resulta que por medio de la violencia se ha impedido penetrar en el colegio electoral á ciento y tantos electores. Pero sí debo llamar la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion sobre la conducta del gobernador de la provincia, que puede ser muy importante en lo que queda desde aquí hasta que la eleccion se examine por el Congreso, y debo llamar la atencion de S. S. sobre este punto, porque yo estoy convencido de que para el Sr. Ministro de la Gobernacion no es indiferente que se extienda por el país y que subsista en toda la provincia de Valencia la impresion dolorosísima que arrojan actos como los que allí han tenido lugar, y que hacen exclamar á la prensa independiente de todas las opiniones que, verdaderamente, si esos escándalos no tienen el merecido correctivo será preciso desesperar por completo del procedimiento electoral y de la lucha pacífica de los comicios.

Con efecto, ha sido un verdadero sarcasmo esta eleccion, y cuatro delegados enviados por el gobernador de la provincia al distrito deben haberle proporcionado los medios de poner correctivo y ayudar á la accion de los tribunales; que de otra manera no puede corregirse lo que allí ha ocurrido, y debe fijar muy especialmente la atencion del Ministro esto, porque si no se remedia ó se corrige, resultará que se encuentra el país en materia electoral en una situacion solo comparable á la en que se encontraban algunas regiones de Andalucía en tiempos ya, afortunadamente, muy remotos, en la que no podia aventurarse á viajar ninguna persona sin un salvo-conducto de los que eran verdaderamente dominadores de aquellos bosques y de aquellas sierras, pero en la que el que se lanzaba imprudentemente á hacerlo, fiado solo en su propio derecho ó en la proteccion del Gobierno central, que allí no se hacía sentir para nada, era indefectiblemente desvalijado.

Yo estoy seguro que el Sr. Ministro ha de procurar y debe procurar, y en ese sentido se lo ruego, que por todos los medios que tiene á su disposicion se ponga remedio ó se corrija esto.

Hay además otra circunstancia relativa á aquel distrito, sobre la que llamo tambien la atencion de S. S., enlazando este ruego con el que he de dirigir al Sr. Ministro de Gracia y Justicia. El Ayuntamiento de Alberique habia sido previsoramente suspendido para que pudiera ser una retirada ó reducto seguro en que se rectificara la derrota que pudiera sufrir el candidato ministerial en los demás pueblos del distrito, y este Ayuntamiento, así previsoramente preparado, produjo sus naturales frutos.

Suspenso, en efecto, el Ayuntamiento legítimo, la causa que se ha instruido se sigue con una incalificable lentitud, y allí es general la opinion de que no se terminará esa causa hasta que las elecciones municipales, convenientemente preparadas, vengan á

restablecer en Alberique el imperio de las personas por cuya influencia se ha decretado la suspension, y yo ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion que intervenga en este asunto en lo que de él dependa, y singularmente al Sr. Ministro de Gracia y Justicia para que excite el celo del ministerio fiscal, á fin de que esa causa se tramite con la rapidez que es de desear, y se entere si efectivamente se ha procedido por las autoridades judiciales á la reparacion de los escándalos ocurridos en Alberique, con el celo y actividad que era de esperar, ó si, por el contrario, se ha procedido con una lenidad incalificable.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Debo explicaciones á mi amigo particular el Sr. Silvela, y debo explicaciones al Congreso, á propósito de los hechos ocurridos en Alberique que han denunciado los periódicos. Tuve noticia de lo ocurrido en Alberique por un telegrama del candidato derrotado, Sr. Laiglesia, dirigido á algunas personas de su familia en Madrid, é inmediatamente telegrafié al gobernador de la provincia de Valencia pidiéndole explicaciones sobre todo lo ocurrido, y creo que lo más conveniente y concluyente, es que lea á mi amigo, Sr. Silvela, y al Congreso la contestacion del digno gobernador de aquella provincia, para que el Congreso y el Sr. Silvela puedan apreciar la lealtad, la sinceridad y la estricta justicia con que, tanto el Ministro de la Gobernacion como el gobernador de Valencia, se han conducido en este asunto.

Dice así el gobernador en el primer telegrama que me dirigió:

«Gobernador Ministro Gobernacion.—A las 2'45 de la tarde, recibí un telegrama suscrito en Játiva por el Sr. Laiglesia, denunciando que el presidente del colegio de Alberique se habia negado al reconocimiento de la urna donde se depositan los votos, y habia detenido á uno de los secretarios escrutadores y á otros dos electores: constituyendo grupos de hombres extraños al colegio que impiden subir á los electores á emitir su voto, poniendo todo ello en mi conocimiento por si creia poder remediarlo.

A las tres de la tarde envié un despacho al alcalde de Játiva para que ordenase, en mi nombre, al de Alberique, donde no existe comunicacion telegráfica, que de ser ciertos los hechos denunciados mantuviese con la mayor energía la libertad electoral, segun le tenía prevenido, y me diese con toda urgencia cuenta de lo ocurrido.

A las cinco contestó el alcalde de Játiva que no podia dar cumplimiento á lo dispuesto por carecer de comunicacion telegráfica con Alberique, pero que podia comunicarse fácilmente por Alcira.

Como la estacion de Alcira es limitada, y siendo dia festivo se cierra á las doce, he comunicado con el alcalde de este punto, utilizando la línea del ferrocarril, á fin de que, por propio, envíe al de Alberique un despacho en que, con toda urgencia, le reclamo los datos que interesa V. E. y los remita á este Gobierno.

Tan luego como los remita, tendré el honor de enviárselos á V. E.»

Y posteriormente recibí este otro:

«Gobernador Ministro Gobernacion.—En este momento recibo el siguiente telegrama del alcalde de Alberique, que me tramita de la estacion de Alcira. Dice así: «En el acto de constituirse la mesa electoral, uno de los interventores debió producirse en términos inconvenientes, por cuanto el presidente me llamó en su auxilio, desobedeciéndome repetidas veces dicho interventor, y turbando con sus gritos la tranquilidad del colegio; á este interventor y otros dos individuos que hacian lo propio, les he puesto en la cárcel á disposicion del juez. Me permito hacer notar á V. E. que en la mesa de la seccion de Alberique el candidato de oposicion estaba representado por cuatro interventores y el adicto por dos, de manera que no se le quitó la intervencion, pues quedaron tres interventores conservadores por dos adictos. Otro punto digno de atencion es que el juez de primera instancia instruye diligencias sobre los hechos que le fueron denunciados; de manera, que debe esperarse para juzgar sobre la mayor ó menor importancia de los hechos, á que esas diligencias fijen la verdad; esto me aseguran; sin embargo, pido al alcalde aclaracion de estos dos extremos, y cuando la reciba, la remitiré á V. E.»

Como el Sr. Silvela comprende, el asunto está entregado á los tribunales de justicia; el juez de primera instancia entiende en ello, y ni el gobernador de la provincia de Valencia puede hacer mucho, ni tampoco puede hacer mucho el Ministro de la Gobernacion. Sin embargo, desde luego aseguro á S. S., que tanto el Ministro de la Gobernacion, como el gobernador de Valencia, han de hacer todo cuanto á su alcance esté para depurar los hechos, y en último resultado para que se castiguen severamente. Si se trata de verdaderos delitos, que lo ignoro, pues empiezo por decir que no tengo conocimiento exacto de lo ocurrido en Alberique; y si ha ocurrido lo que denuncia el candidato derrotado, se ha cometido un delito; si se han cometido delitos, deben ser severamente castigados sus autores, y el Gobierno es el primero que está interesado en que así se haga, porque el Gobierno que ocupa este banco en este momento, como el Gobierno que le suceda, tengo la seguridad de ello, está bastante interesado en que lleguemos á tener cuerpo electoral por el procedimiento de la sinceridad en las elecciones. (*El Sr. Montilla pronuncia algunas palabras.*)

No he oido la interrupcion.

El Sr. **MONTILLA**: Estaba hablando con un compañero, y no trataba de interrumpir á S. S.; pero puesto que S. S. quiere que le interrumpa, le diré que muy mal camino lleva el Gobierno para restablecer la sinceridad electoral.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): ¿Pero qué quiere S. S. que haga el Gobierno, más que lo que hace, para restablecer la sinceridad electoral? ¿Es que pretende S. S. que el Gobierno lo impida todo? ¿No sabe S. S. que por debajo del Gobierno, y á pesar del Gobierno, ocurre muchas veces que las pasiones de localidad se sobreponen á las instrucciones que se dan á las autoridades? ¿Puedo yo responder de lo que ha ocurrido en Alberique? De lo único que yo respondo es de que, si se han cometido en Alberique delitos electorales, esos delitos serán castigados. ¿Puede hacer más un Gobierno? (*El señor Montilla pide la palabra.*)

Debo además llamar la atencion sobre lo que ocurre en la provincia de Valencia. Ha habido eleccion en tres distritos. El candidato ministerial ha sido de-

rrotado en el distrito de Liria por el candidato conservador, Sr. Danvila. ¿Ha habido algun atropello en el distrito de Liria? Ha luchado un candidato conservador enfrente de un candidato ministerial, y ha triunfado el candidato ministerial sin que el candidato conservador pueda quejarse de ningun atropello. Ha luchado en otro distrito, en el de Sueca, un candidato adicto al Gobierno, frente á otro candidafo adicto tambien al Gobierno, y ningun hecho criminal se denuncia en ese distrito. Ha habido lucha en el distrito de Játiva entre el candidato conservador y el candidato liberal Sr. Meliana, y no hay noticia de que en ese distrito haya ocurrido más incidente que el que el Sr. Silvela denuncia. ¿Es cierto ese hecho? Si lo es, el Gobierno lo lamenta, y está dispuesto á castigarlo; pero de cualquier manera, Sr. Silvela, no hay que exagerar las cosas, y realmente S. S. las ha exagerado, aun cuando S. S. tiene una naturaleza fria y poco dada á la exageracion.

¿Es mucho lo ocurrido en Alberique, si tenemos en cuenta lo que ha ocurrido constantemente en las elecciones de España, aun en el caso de que lo ocurrido en Alberique fuera cierto? Pero ¿sabe S. S. lo que se dice á propósito de lo que en Alberique ha ocurrido? Pues se dice que esa es la revancha que toma el candidato liberal, de lo que contra él hizo en las últimas elecciones el candidato conservador. Malo fué aquello; si esto es la revancha, tambien es malo; y el Gobierno está dispuesto á no consentirlo. ¿Se puede pedir más á un Gobierno?

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Yo doy las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion, y no pido más al Gobierno que lo que ofrece S. S.; lo que sí pido es que lo cumpla, porque cuanto ha dicho el Sr. Ministro de la Gobernacion yo sé bien que está en su pensamiento, puesto que es hombre muy sério y muy formal, incapaz de decir nada que no sienta y piense. Lo que deseo es que esta confianza que yo tengo en la sinceridad de S. S. sea confirmada por los hechos, y que á esos buenos deseos acompañen toda la energía y toda la decision necesaria para comprender que esta materia electoral exige, no ya la indiferencia, sino la intervencion del Gobierno para que se cumplan las leyes como deben cumplirse, y para que se inspiren las autoridades en todos esos pensamientos real y verdaderamente.

En cuanto á lo que S. S. dice respecto á que no debe parecerme extraordinario lo ocurrido en Alberique, y en cuanto á la indicacion que tambien se ha servido hacerme para que yo no exagere una cosa que al fin y al cabo no tiene extraordinaria gravedad, no puedo ménos de decir á S. S. que sí la tiene, y muy grande, porque la lucha ocurrida en Játiva tiene todas las condiciones de una campaña electoral realizada con vigorosos elementos que allí tiene el partido conservador, y en la cual se han puesto tan á las claras esa superioridad de medios, que ha sido preciso consumar, para vencer al candidato conservador, violencias verdaderamente extraordinarias, y la misma notoriedad de estos atropellos, y el escándalo que en toda Valencia han causado, les da mayor importancia.

No he de entrar en la cuestion de si se trata ó no de una revancha. Creo que S. S. está mal informado, y que la eleccion anterior fué una de las muchas demostraciones que en el distrito de Játiva se vienen dando de la poderosa organizacion con que allí cuenta el partido liberal-conservador. En el caso actual, esa poderosa organizacion molestaba ya á algunos elementos, y han necesitado recurrir á la violencia para quebrantar aquella tradicion constante; y eso es precisamente lo que da más gravedad al hecho, porque allí donde la fuerza de las ideas se habia demostrado más á las claras, ha sido preciso recurrir á la violencia para contrarrestarla.

Por lo demás, repito que yo no dudo de la buena voluntad de S. S., pero sí espero que no ha de contentarse en lo sucesivo con esos telegramas que el gobernador civil ha puesto á su disposicion; y yo invito á S. S. á que por todos los medios de investigacion procure saber lo ocurrido allí, teniendo en cuenta que lo que tiene de grave lo ocurrido en Játiva, es por lo ménos la opinion, así lo he indicado, que en su resultado alteraba lo que el gobernador civil de Valencia consideraba su compromiso de honor, que era vencer á toda costa en Játiva, costara lo que costase. Y como precisamente esas alteraciones son las que importa más mantener para el prestigio del sistema electoral y para la pureza de la representacion del país, por eso ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion que fije su atencion en lo ocurrido en Játiva y que excite el celo del gobernador para que todo lo que merezca correctivo lo obtenga, y entre otras cosas la situacion verdaderamente anómala é insostenible del Ayuntamiento de Alberique; advirtiendo que S. S. no debe contar allí mucho con la representacion del Poder central, á causa de que el alcalde, segun mis noticias, es un indivíduo que no sabe leer ni escribir.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Prometo á mi amigo particular el Sr. Silvela, que sus deseos, á propósito de lo ocurrido en Alberique, han de ser atendidos cumplidamente. Me dirigiré al gobernador de Valencia; ya me he dirigido, y en cuanto reciba contestacion, insistiré en mis instrucciones para que me dé cuenta de todo lo ocurrido y para que proceda con toda la actividad y energía que el caso requiera.

El gobernador de Valencia no ha tenido presupuesto electoral, como tampoco le ha tenido el Ministro de la Gobernacion; y si el Ministro ó el gobernador hubieran tenido semejante presupuesto, no lo dude S. S., ese presupuesto se habría saldado con un enorme déficit.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Tiene la palabra el Sr. Montilla.

El Sr. **MONTILLA**: Cuando el Sr. Ministro de la Gobernacion, contestando á la pregunta de mi amigo el Sr. Silvela, referente á las elecciones de Játiva, demostraba vehementes deseos por parte del Gobierno de que el cuerpo electoral sea una pura verdad y responda á las necesidades del país y no á la voluntad de los caciques, por lo bajo, sin ánimo de que llegase á oidos de S. S., hube de decir: ¡Pues buen camino lleva el Gobierno para eso!

Interrogado por el Sr. Ministro de la Gobernacion, tengo necesidad de hacer pública esa manifestacion, hecha aquí en el seno de la amistad, y mucho más, cuando tengo la conviccion de que el Gobierno sigue

muy mal camino para llegar á la sinceridad electoral. No necesito grandes pruebas para demostrarlo, ni es mi ánimo hacerlo en este momento; pero me bastará recordar que en cuantas elecciones parciales han tenido lugar, se han denunciado los hechos más graves y los abusos más incalificables que se han escuchado en Parlamento alguno.

Nada he de decir respecto de las elecciones de Játiva; pero he de dar un consuelo á mi amigo particular Sr. Silvela, sintiendo que no se halle presente el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, porque lo que voy á decir se refiere á la decantada administracion de justicia. En las últimas elecciones generales, el que tiene la honra de dirigir su palabra al Congreso, obtuvo su acta por la circunscripcion de Jaen, no sin que aquellas autoridades dejaran de cometer todo género de abusos. El más grave fué que el alcalde de Cambil cogió, valiéndose de la Guardia civil, á las ocho de la mañana, cuatro interventores que mis amigos habian conseguido nombrar, conduciéndolos á la cárcel, donde los tuvo hasta las cuatro de la tarde.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Llamo la atencion de V. S.....

El Sr. **MONTILLA**: Voy á concluir, Sr. Presidente.

La Comision de actas, ante dos actas notariales de presencia en que se acreditaba la determinacion que el alcalde habia tomado con aquellos interventores, no tuvo más remedio que acordar que se pasara el tanto de culpa á los Tribunales de justicia. Desde esa tribuna se leyó el dictámen; mereció la aprobacion del Congreso; tardé mes y medio en conseguir que el Ministerio de Gracia y Justicia comunicara á la Audiencia de Ubeda el acuerdo del Congreso; al mes y medio logré que se comunicara; el dignísimo fiscal de aquella Audiencia, inmediatamente que se enteró de los hechos, pidió á la Sala se sirviese declarar procesados al alcalde y á los cuatro electores que habian sustituido á los interventores legítimos, como autores de doble delito de falsificacion; la Sala dictó ese auto de procesamiento; veinticuatro horas antes de suspenderse las sesiones del Congreso, tuve que levantar aquí mi voz para conseguir que el gobernador de Jaen recibiese la comunicacion en que la Audiencia le participaba que habia suspendido al alcalde, porque el correo entre Ubeda y Jaen detenia el auto de la Audiencia.

Logré que el alcalde quedara suspenso. Pues todavía (y hace ya un año) no he conseguido que se termine el sumario.

Ya ve el Sr. Ministro de la Gobernacion qué garantías dan para reformar nuestras costumbres electorales los tribunales de justicia, cuando una causa tan sencilla, cuya prueba es tan evidente, con dos actas notariales de presencia, se ha necesitado un año para que salga de sumario y se vea en juicio oral, y cuando solo á presencia de que las Córtes se abran recibe el gobernador los autos de la Audiencia declarando procesadas á las autoridades. Este es el consuelo que yo le doy al Sr. Silvela para las causas que se formen con motivo de las elecciones de Játiva.

Esto, como comprende el Sr. Ministro de la Gobernacion, en nada se refiere á su departamento; digo mal, se refiere á su departamento en esa falta de los correos entre Ubeda y Jaen para no llegar á conocimiento del alcalde el auto de procesamiento sino veinticuatro horas antes de abrirse las Córtes.

Su señoría conoce muy bien otro asunto referente á la circunscripcion de Jaen, como S. S. me manifestó ayer ante las gestiones particulares que vengo haciendo cerca de S. S. desde el 26 de Enero; porque debo decir al Congreso que es la primera vez de las tres que soy Diputado que me he levantado á denunciar abusos de aquel distrito; S. S. me manifestó ayer que se encontraba en suspenso un Ayuntamiento de la circunscripcion que represento, que está tambien procesado por el Juzgado de primera instancia con fecha 26 de Enero, y que hace dos dias, segun carta que he recibido, continuaba funcionando. Me consta el buen deseo de S. S.; pero como yo no puedo creer tampoco que S. S. consienta que las autoridades civiles no cumplan sus órdenes, yo le ruego que en este caso, que conoce perfectamente, haga saber al gobernador que cumpla las leyes; de lo contrario, yo me veré en la necesidad de anunciar una interpelacion sobre estos asuntos para probar que puede hacer el Gobierno mucho más de lo que hace por la sinceridad electoral.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene su señoría.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): No diré que este sea un debate inoportuno, pero es un debate que está fuera de sazon. ¿Cómo quiere S. S. que entremos ahora á discutir este punto á propósito del cual tanto y tanto podria decirse? Cuestiones de esta magnitud y de esta importancia; cuestiones que afectan de tal manera á la vida y al prestigio y al porvenir del sistema representativo, no se discuten en forma de pregunta, ni incidentalmente ni de soslayo; se abordan de frente, se plantean y se discuten ámpliamente. Su señoría comprende que sería imposible que yo aceptase un debate que no cabe en estos momentos dentro de los moldes reglamentarios, á propósito de la conducta de este Gobierno con relacion á la sinceridad electoral; pero no por eso he de dejar de hacerme cargo de una afirmacion que ha hecho S. S.

Ha dicho S. S. que la prueba de que este Gobierno no ha tomado un buen camino para llegar á la sinceridad electoral, es el espectáculo que en las Córtes se ha dado con motivo de las elecciones parciales últimamente verificadas en algun distrito. Llamo la atencion del Sr. Montilla sobre estos hechos para que profundice en ellos, y despues de profundizar, se encontrará con que esos escándalos á que S. S. se ha referido, se han dado en distritos en que combatian candidatos ministeriales, no en distritos en que combatieran candidatos de oposicion. ¿Qué le demuestra esto al Sr. Montilla?

Esto demuestra al Sr. Montilla que la sinceridad está arriba y que va llegando al medio; pero todavía en muchas partes no ha llegado abajo, porque las pasiones de localidad en muchas ocasiones se oponen á ello, á pesar de los grandes deseos y de la resolucion terminante del Gobierno para establecer en este país la sinceridad electoral. Conste, pues, que el Gobierno no tiene interés de ninguna especie en los distritos á que S. S. se ha referido, y en los cuales han combatido candidatos ministeriales. ¿Qué le importaba al Gobierno que triunfase un candidato ministerial ó que triunfase otro?

Ha hablado tambien el Sr. Montilla de lo que ocu-

rre á propósito de la suspension, me parece, del Ayuntamiento de Fraile, en la circunscripcion de Jaen. Dice S. S. que ha recibido cartas particulares, en las que le aseguran que el alcalde de Fraile no ha sido suspenso, á pesar del auto del juez de primera instancia, en que se le suspendia. Es posible que S. S. haya recibido esas cartas, puesto que así lo dice; pero lo que yo aseguro á S. S. es que he recibido telegramas del gobernador de Jaen, y aquella autoridad me dice que, en cumplimiento del auto del juez, el alcalde de Fraile habia sido suspenso.

El Sr. **MONTILLA**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **MONTILLA**: Doy las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion por lo que se refiere al Ayuntamiento de Fraile, pues yo no he hablado precisamente del alcalde. Yo he sido el primero en reconocer, como habreis podido escuchar, que por parte de su señoría no he encontrado dificultad ninguna para que se cumpla lo dispuesto por los tribunales.

Respecto al otro deseo de que me hice cargo, ruego á la Mesa se sirva ponerlo en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia, á fin de que excite el celo del fiscal de Ubeda y pueda el sumario darse por terminado.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Pedregal tiene la palabra.

El Sr. **PEDREGAL**: Era mi propósito, Sr. Presidente, dirigir una pregunta al Sr. Ministro de Hacienda sobre la venta de varios grupos de minas que tiene el Estado en los concejos de Riosa y Morcin en la provincia de Oviedo; pero como no se encuentra en su puesto el Sr. Ministro, ruego al Sr. Presidente que me reserve la palabra para otra ocasion.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Garrido Estrada tiene la palabra.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: La habia pedido para tener el honor de dirigir una pregunta al señor Ministro de Hacienda, y como no se encuentra ya en su banco, si hay algun otro Sr. Diputado que tenga que hacer uso de la palabra, yo esperaré á que venga el Sr. Ministro.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Se va á entrar en la órden del dia.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: Pues entonces dirigiré la pregunta al Sr. Ministro de Hacienda, y ruego á la Mesa se sirva ponerla en su conocimiento.

Despues de continuas y reiteradas reclamaciones que se han seguido por mucho tiempo, por muchos años, para que se establecieran depósitos flotantes de carbon en los puntos de la Península, se concedió por el Ministerio de Hacienda el establecimiento de esos depósitos en varios de ellos, pudiendo establecerse dos en la bahía de Cádiz y otros dos en Barcelona. Esta concesion se hizo por el Ministerio hace ya un año y algunos meses, y sin embargo de esa resolucion definitiva, recaida en un expediente que ha durado tanto tiempo, esta es la hora que no se ha cumplido dicha Real órden, puesto que no se ha llevado á efecto lo que la misma disponia, que era abrir una licitacion para establecer esos depósitos. Pregunto, pues, al señor Ministro de Hacienda cuál es la causa de que esa resolucion, que ha costado tantos años y tantos esfuerzos á algunas Corporaciones, como la Liga de contribuyentes de Cádiz y al comercio de muchos puntos de la Península el obtenerla, no se haya cumplido, y si está dispuesto á que brevemente se anuncie la pública licitacion, como la Real órden dispone, para el establecimiento de esos depósitos flotantes de carbon con destino al aprovisionamiento de los buques de vapor.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La pregunta de S. S. se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Hacienda.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura:) Continúa el debate del dictámen sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *número 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*, *y* Diario *núm. 62, sesion del 4 de idem*).

Sigue la discusion de la totalidad del dictámen.

El Sr. Fernandez Villaverde tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Me prometo, Sres. Diputados, ocupar muy poco tiempo la atencion del Congreso; que otra cosa sería cargo de conciencia, despues de haber usado de la palabra con tanta extension en las dos últimas sesiones. Hágolo hoy, más que por necesidad, en justo y grato tributo á la cortesía parlamentaria, que me impide dejar sin respuesta las rectificaciones que hicieron con motivo de mi discurso los Sres. Azcárate, Laviña y Celleruelo. Me ceñiré, pues, á recoger y contestar lo más importante de esas rectificaciones.

El punto tratado primeramente en la suya y con mayor extension por el Sr. Azcárate se refirió, como recordará el Congreso, á la escuadra inglesa de cruceros de reserva. El Sr. Azcárate insistió en afirmar que el Gobierno de Inglaterra, para procurarse el auxilio eventual de la marina mercante con destino á servicios de guerra, ni usa de la contratacion directa, ni abona subvenciones; y sin embargo, es lo exacto que del propio texto que leyó el Sr. Azcárate se desprende que no ha habido forma alguna de adjudicacion pública en las proposiciones y convenios, en la correspondencia, en los tratos mantenidos por el Almirantazgo inglés con las dos Compañías de Cunard y White-Star, á las que se ha dirigido hasta ahora para contratar tales cruceros. No ha habido, por tanto, forma de contratacion pública, y en cuanto á si las cantidades abonadas á esas Compañías constituyen una subvencion, se infiere, no solo del documento que ayer mismo leyó S. S., sino del documento parlamentario en que esto se comunica á las Cámaras, habiendo llegado precisamente ayer á Madrid el número de *El Economista* francés publicado el sábado, que extracta ese documento parlamentario, y llama repetidamente subvencion al auxilio ó remuneracion de que tratamos.

Habló tambien de las grandes ventajas que aquellos hermosos navíos ofrecen ó prestan, comparadas con las que podemos esperar de los buques de la Compañía Trasatlántica. Realmente la distancia es grande, con ser algunos de los buques de esta Compañía de condiciones aventajadísimas; pero no es tan grande como la que média, y yo deseo ardientemente y espero que en un porvenir próximo disminuya, entre el poderío naval y el esplendor mercantil de la Gran Bretaña y las condiciones del comercio, de la industria y de la marina de España. Así y todo, el señor Azcárate exageraba las condiciones de velocidad de esos buques, puesto que les atribuia nada ménos que 18 millas de marcha por hora, y sin embargo tengo en la mano el texto americano del informe de Mr. Bell y voy á leer cuál es la marcha média de los ocho buques que hasta ahora ha contratado el Almirantazgo inglés con destino á la escuadra de cruceros.

De la Compañía Cunard cuatro, á saber: el *Etruria*, marcha média, 17 nudos, y esta marcha hay que tener presente que no es la marcha média anual, porque esos buques no navegan más que en determinada época del año, en que hay un gran pasaje y pueden sufragar el considerable exceso de gasto que suponen viajes tan rápidos; ese es un término medio de cinco meses, y además hay que tener en cuenta que se refiere á la época del año más favorable y aun á los viajes más ventajosos, que son los de retorno de Nueva-York á Queenstown.

La marcha consignada en ese informe es la siguiente:

Para el *Etruria*, 17 nudos; para el *Umbria*, 16'8; para el *Sérvia*, 15'8; para el *Aurania*, 15'6; estos son los cuatro buques de la Compañía Cunard. Vamos á ver los pertenecientes á la de White-Star: *El Germanie*, 14'9 nudos por hora; *El Británico*, 14'5; *El Céltico*, 13'4. Aun tiene el Almirantnzgo contratado otro barco de esta Compañía, que se llama el *Adriático*, pero no figura su marcha en este informe.

Como ve el Sr. Azcárate, alguno de estos barcos no marcha más que 13'4 nudos por hora. No quiere decir que no puedan marchar más, pero insisto en que el único dato aplicable á toda comparacion útil para nosotros, y que en vez de confundir el juicio de cuantos siguen esta discusion con interés puede guiarlo á un convencimiento seguro, es el dato de la marcha média, que es el que en el contrato se aplica.

Ahora bien; si esta es la velocidad de esos buques privilegiados que utiliza el Almirantazgo para fines militares en la Gran Bretaña, ¿qué impresion ha de producirnos aquí el generoso espíritu, el esforzado aliento con que el segundo de los dos informes del Ministerio de Marina, que figuran en el expediente reclama como condicion de marcha, como velocidad de los buques, que hubieran de pedirse á la Compañía Trasatlántica española no ménos, segun nos dijo el Sr. Azcárate, que 17 millas? No es esto en rigor exacto; porque aunque es verdad que en el primero y aun en el segundo informe se habla de 17 millas, es el andar que se pide en prueba; pero el informe suscrito por el Sr. Beranger reclamó como marcha ordinaria 15 millas, y el informe emitido en tiempo del señor general Pezuela pide una marcha efectiva de 13 á 14 millas. Queda pues rectificado el dato del Sr. Azcárate.

Hasta tal punto se resiste el Sr. Azcárate á reconocer la evidencia de un hecho como el de que la marina postal subvencionada ha precedido en muchos países de Europa en sus progresos á la marina libre, y ha servido para abrirla nuevos mercados, para crear nuevas corrientes mercantiles, objeto que de manera alguna puede iniciar la marina libre, por la timidez natural de la iniciativa privada ante empresas desconocidas y aleatorias; de tal manera, digo, se resiste el Sr. Azcárate á reconocer esta evidencia, que exagerando el concepto en la misma medida en que con frecuencia exageró la expresion, llegó á decir que la subvencion de 0'73 por milla para las comunicaciones, es no ménos que una proteccion que se daba á la marina extranjera con daño de la nacional, cuando ese reducidísimo auxilio es solo la compensacion, bien corta por cierto, del sacrificio que se exige á la Compañía concesionaria en interés de la marina mercante, representado por servicios de tanta importancia como la reduccion de 10 y 20 por 100 en los trasportes y pasajes, y como el servicio de factorías y agencias, que, déle el Sr. Azcárate la importancia que quiera, la tiene muy grande, en el contrato, y la tendrá no pequeña en la realidad de los servicios.

Debo ahora rectificar un punto que sirvió al señor Azcárate para repetir su censura de que aquí no conocíamos bastante el expediente y los antecedentes del asunto, y es el que se refiere á las ganancias que S. S. ha supuesto, siguiendo al Sr. Celleruelo, que obtiene la Compañía Trasatlántica de la línea á Colon por ella establecida. Pretendió S. S. convencerme con el texto de una Memoria de la Compañía, con la Memoria del año 85, leyendo este trozo: «Los ramales á Centro-América y litorales de Cuba prosperan de año en año, habiendo obtenido en el que nos ocupa, merced á la retirada de los buques del Sr. Marqués de Campo de esa navegacion, y á inteligencia con los que hoy desempeñan el servicio oficial interantillano, un aumento importante de ingresos sobre el ejercicio anterior.» Debo hacer dos observaciones á este texto: la primera, que sucinto, como lo son todos los de estas Memorias, exige explicaciones, que un estudio más profundo del asunto no hubiera tardado en suministrar á la clara inteligencia del Sr. Azcárate. Es sabido por todo el que ha profundizado este asunto, que esos beneficios no se deben á los viajes á Colon, es decir, á los viajes á las Repúblicas de Colombia y Venezuela, sino á la red interantillana, y más principalmente al comercio entre los puertos de Cuba. Pero además, y esta es la segunda observacion que he de hacer al texto que S. S. citó, eso lo decia la Memoria de 1885; hay que leer lo que dice la última Memoria, la de 1886, que S. S. se guardó bien de leer al Congreso.

«Línea de Cuba.—Los ingresos de esta línea se han resentido de las causas de reduccion de tráfico, antes mencionadas, así como de la crísis por que atraviesa nuestra gran Antilla, que se traduce en una disminucion de pasaje oficial y particular que no ha hallado compensacion en el aumento de movimiento obtenido en la carga. *Red interantillana.—Dependiente como es de la línea principal, á la que da y de la que recibe alimento, su tráfico ha sufrido las mismas eventualidades.*»

Vea, pues, el Sr. Azcárate cómo con un texto de igual autoridad que el que S. S. se sirvió citar, puedo dar la confirmacion de mi aserto de que no es próspera la situacion de esas líneas.

Pedia el Sr. Azcárate explicacion de algunos hechos, que yo me apresuraré á darle con gusto. Su seño-

ría preguntaba: ¿por qué las prolongaciones, que no tienen trasportes oficiales, disfrutan, sin embargo, de la misma subvencion que las líneas principales? Pues por lo que repetidamente he dicho; porque los trasportes no son subvencion, sino servicio, y porque el contrato es un conjunto que no puede ser objeto de esos análisis; es un conjunto en el que los beneficios y los quebrantos se compensan, y hay que estimarlo, como se estiman y se juzgan todos los contratos análogos, como puede juzgarse el mismo contrato de las Mensagerías marítimas, que comprende la vasta red del Mediterráneo, de Asia, de Oceanía y de la América del Sur.

Es necesario estudiar estos servicios en conjunto; no pueden ser objeto de esos análisis que el Sr. Azcárate recomendaba ayer y de que ha usado con tanta frecuencia.

Cuestion de los trasportes militares reservados á la Compañía. No hay en esto abuso ninguno. Con efecto, existió la cuestion á que se refirió S. S. Entendió la Compañía Trasatlántica tener la exclusiva absoluta de los trasportes militares; se condujo alguna fuerza, no sé si de infantería de marina, en el trasporte *San Quintín* á Filipinas; la Compañía Trasatlántica reclamó; el Gobierno oyó el dictámen del Consejo de Estado, y se sentó la doctrina de que esa Compañía tenía la exclusiva con relacion á toda otra Empresa mercante ó á todo otro naviero particular; pero que el Estado podia hacer los trasportes en sus buques de guerra; y esta doctrina favorable al derecho del Estado, es la que sienta el contrato, porque S. S. tampoco leyó más que la mitad del artículo, de la misma manera que antes habia dado lectura de una Memoria, omitiendo la posterior.

El art. 54, que empieza como S. S. dijo, «el Gobierno se obliga á trasportar á todas las personas de las clases mencionadas por los buques de la Empresa etc.,» concluye con este párrafo:

«No se entenderá infrigida esa obligacion por el hecho de que el Gobierno, utilizando barcos de guerra, conduzca armamentos ó pertrechos militares, y aun tropas si el interés del Estado lo hiciere necesario.»

Esto no existia en el contrato vigente. Vea el señor Azcárate cómo esa doctrina, que con acierto defendia en interés del Estado, presentándola como necesaria para su servicio, tiene en el contrato la consignacion clara, la declaracion precisa que S. S. reclamaba.

Y no voy á contestar de nuevo á otras afirmaciones ya refutadas en mi discurso, sino solo aquella en que pretendió demostrar que yo habia incurrido en error al dar la explicacion del hecho á que S. S. atribuye tanta importancia, relativo á la anticipacion de la rescision del contrato de Filipinas para plantear inmediatamente los nuevos servicios. Yo sostuve que esto lo habia consultado el Gobierno con el Consejo de Estado, que esta era una cuestion propiamente de gobierno, y que con el dictámen favorable del Consejo de Estado fué resuelta por el Consejo de Ministros en el sentido del contrato y del proyecto de ley. Y el señor Azcárate decia: pero no se fija el Sr. Villaverde en que el dictámen del Consejo de Estado recayó sobre la proposicion de la Compañía, que era la de mantener la línea de Filipinas con una subvencion anual que es muy inferior á la del contrato. Pues el Sr. Azcárate padece en esto un error importante. Aquella proposicion de la Compañía parte, señores, de suprimir una de las expediciones á Cuba, una de las tres expediciones mensuales á Cuba, estableciendo en cambio una expedicion mensual á Filipinas, y aplica á la nueva línea mensual á Filipinas, es decir, á los 12 viajes redondos, ó sea 24 viajes de España á Filipinas y de Filipinas á la Península, ¿qué subvencion? ¿la subvencion de Filipinas segun el contrato vigente? no; la subvencion de Cuba. La subvencion de Filipinas es, como dijo S. S., de 49.500 pesetas ó 9.900 pesos por viaje mensual, ó lo que es lo mismo, 188.800 pesos al año: pues la proposicion de la Compañía aplicaba á las nuevas expediciones de Filipinas, no la subvencion de Filipinas, sino la de Cuba, 240.000 pesos; es decir, una subvencion superior, no solo á la del contrato vigente, sino superior á todas las que se conceden en el contrato puesto á discusion. Véase, pues, cómo padeció en este punto una ofuscacion la clara inteligencia del Sr. Azcárate.

Al Sr. Laviña he de decirle tambien muy poco. Yo no juzgué el concurso como un mal ó como un error absoluto; lo juzgué un procedimiento ménos ventajoso que la contratacion directa para este vasto y considerable servicio; pero claro está que si la contratacion directa no hubiera dado resultado, si no hubiera producido la aceptacion del contrato por parte de la Compañía, el acuerdo del Consejo de Ministros estaba en su lugar, era en rigor una solucion necesaria. Se hubiera hecho necesario el concurso, y no estimándolo yo un mal absoluto, huelgan las censuras que S. S. hizo refiriéndose á concursos celebrados en tiempo en que ocupaban el poder y regian los destinos del país mis amigos políticos.

Yo no he admitido el cálculo hecho por S. S. de la subvencion por tonelada y por milla; lo que hice fué rectificarlo y demostrar hasta qué punto carece de aplicacion. Y que es inaplicable, sean cuales fueren las ingeniosas observaciones y los argumentos del Sr. Laviña, se deduce bien claramente de las condiciones de este contrato y de esta subvencion. ¿Qué es la subvencion? Es un auxilio que se abona por milla. ¿Cómo cabe hacer ningun análisis, ninguna comparacion, ningun estudio de la subvencion, partiendo, como partia el Sr. Laviña, de la base de suprimir un dato como el factor de la distancia? Desde el momento en que se suprime el factor de la distancia y se refiere exclusivamente la subvencion á la tonelada, se incurre en un error notorio que es precisamente lo que le sucedió al Sr. Laviña. La exposicion que hice, el estudio comparativo que presenté de las velocidades, queda por completo en pié, puesto que el Sr. Laviña no ha podido oponer á él ninguna observacion. Hizo una sola, y hasta qué punto esa observacion carece de trascendencia y de alcance, lo comprenderá el Congreso sin más que recordársela sumariamente.

La observacion que hizo el Sr. Laviña se redujo á decir que si bien la Compañía Trasatlántica francesa estaba obligada por su contrato de la línea á Méjico y las Antillas á una velocidad de $11 \frac{1}{2}$ millas, inferior á la que el año 88 será obligatoria en nuestra línea paralela ó similar, en cambio hay en ese contrato una prima para lo que se llama décimas de aceleracion en la velocidad misma; es decir, que se paga una prima de 500 francos, me parece, por cada décima de aceleracion. Pero ¿qué tiene que ver esto con la comparacion que yo presentaba? (*El Sr. Laviña*: Pido la pala-

bra.) Esto no sirve más que para oscurecer la comparacion; y como aquí no tenemos primas, y lo que procede es comparar el mínimum de la velocidad média anual obligatoria con la velocidad média anual del contrato, mi comparacion es la única posible. Esa velocidad mayor que puede emplear la Compañía Trasatlántica francesa es un derecho de la Compañía, no una obligacion, y además tiene en el contrato una recompensa. No habiendo en el contrato de la Compañía Trasatlántica española nada semejante, me parece que la observacion del Sr. Laviña huelga por completo. Nada más dijo S. S. sobre velocidades, y por lo tanto, queda en pié la demostracion que yo tuve el honor de hacer.

Subvenciones. En punto á subvenciones, apeló el Sr. Laviña á un procedimiento verdaderamente ingenioso, que fué salirse de la dialéctica para entrar en los dominios de la retórica. Su señoría no pudo contradecir uno solo de los datos, ni desvirtuar el resultado de la comparacion por mí presentada. ¿Y qué os decia con frase elocuente el Sr. Laviña? Recordadlo bien, Sres. Diputados. El Sr. Laviña exclamaba: «Es verdad que la poderosa Alemania paga á una gran Compañía más que lo que nosotros pagamos, y que lo paga por una velocidad menor; pero es que Alemania no tiene en su historia las glorias navales, las empresas marítimas que tiene España; es que Alemania, si ha conseguido grandes triunfos en la tierra, no los ha conseguido en el mar; es que Alemania no tiene un Lepanto en sus anales, y por eso ve marchar despacio sus barcos.»

Esto fué en los labios de S. S. muy bello; pero no demasiado convincente ni persuasivo; y aun en ese mismo terreno, yo puedo contestar al Sr. Laviña que Italia paga más subvencion que España y que Alemania por menores velocidades, y sin embargo, de Italia no puede decir S. S. otro tanto, porque Italia nos acompañó en Lepanto, donde estaban con las nuestras las galeras del Pontífice y las de Génova y Venecia, donde lucharon con Alí-Bajá bajo el mando glorioso de D. Juan de Austria, Colonna, Doria, Veniero y Barbarigo. (*El Sr. Laviña*: ¿Ve S. S., cómo es más poeta que yo?) No; si acaso yo no he hecho más que buscar el consonante de su poesía. No soy poeta, hablo en prosa; y si ahora contesto á esa poesía, es para decir que mi prosa queda en pié, sin que S. S. la haya contestado.

Que las subvenciones están todas aumentadas con relacion al contrato actual. Nuevo y evidente error. ¿No recuerda el Sr. Laviña que la más importante de las subvenciones, que es la de Cuba, es inferior, no ya á las concedidas en el extranjero, que de esto no hay ya que hablar, sino á la misma del contrato actual? ¿Cuál es la subvencion concedida en el contrato que hoy rige? La de 11 pesetas y 31 céntimos por milla. ¿Cuál es la subvencion segun el nuevo contrato? La de 10 pesetas y 18 céntimos. Luego esta subvencion, la más importante de todas por su cuantía y por su cifra, es inferior á la que hoy se paga.

Dijo tambien el Sr. Laviña, en materia de subvenciones, como nueva y única observacion opuesta á la que presenté al Congreso que la de 5'93 pesetas por milla que se da á las líneas nuevas, no es como yo sostuve, una subvencion igual á la subvencion mínima de Europa, porque hay una subvencion en la línea de Argelia, que es de 0'92.

Esto es evidente, mas con esta subvencion no hay comparacion posible: así se dijo en la Cámara francesa, cuando se discutia ese punto, que era una subvencion interior, que era como el pago del carruaje que lleva el correo desde la estacion del ferro carril á la cabeza del canton, y además la hace posible la importancia del comercio y del pasaje entre Francia y la Argelia, siendo de todas maneras, y por tantas razones un punto de comparacion que para nada procede tomar en cuenta.

Al Sr. Celleruelo debo recordarle, ante todo, que lo que yo hube de decir de personas que toman por mal el bien ajeno porque lo contemplan con tristeza, no se referia á S. S., y así lo manifesté expresamente; no sé por qué S. S. se creyó en la necesidad de defenderse de tal alusion que yo jamás le hubiera hecho; yo me referia expresamente, como dije, á los que pudieron dar á S. S. informes equivocados.

Ha insistido mucho el Sr. Celleruelo en rechazar lo que yo afirmé y demostré cumplidamente, y que habia demostrado antes que yo mi compañero y amigo el Sr. García San Miguel acerca de la pretendida identidad entre las proposiciones de la Compañía Trasatlántica al Gobierno y el contrato puesto á discusion. En este punto, así como en el de inteligencia, y aplicacion de las tarifas, S. S. ha cometido dos errores que están evidenciados, que son palmarios, despues de esta demostracion. Su señoría insiste en ellos, no me sorprende. ¿Qué habia de hacer S. S., si de reconocerlos venía á tierra todo su discurso? Pero tampoco cabe prolongar en ese punto el debate; dicho está lo que dijo S. S.; expuestas mis demostraciones, ya las comparará y las juzgará todo el que nos haya oido hasta ahora y los que en adelante nos lean.

Al hacer la crítica de mi comparacion precisa y ceñida, clara é irrebatible de las subvenciones, todo lo que pudo decir S. S. fué que no procede compararlas sino teniendo en cuenta la riqueza de los Estados, su presupuesto su importacion y exportacion, y que para fijar el precio de un servicio marítimo postal hay que tomar en consideracion todas estas cosas. Yo de esta observacion del Sr. Celleruelo deduzco dos consecuencias: es la primera que S. S. no puede evidentemente refutar los datos de mi demostracion, cuando se limita á decir eso; y es la segunda, que lo que S. S. dijo envuelve un error de tal tamaño, que tiende á afirmar no ménos que esta doctrina, á saber: el precio de las cosas debe medirse por la fortuna del que las necesita y no por la entidad, la importancia y el valor propio de las cosas mismas ó de los servicios, y por la ley de la oferta y la demanda, que es la ley del mercado. No, Sr. Celleruelo; ese es un error no ménos claro que los otros que combatí; la falta de fortuna, la carencia de medios pueden llevar á la necesidad de privarse de determinadas cosas y de determinados servicios; pero de reclamarse los servicios hay que pagarlos, no en proporcion á la fortuna que se tiene, sino en relacion con su valor y con la ley del mercado.

Algo más dijo S. S. al final de su discurso, pero no me toca recogerlo; el Sr. Ministro de Ultramar hará de ello completa justicia en el discurso que sin duda el Congreso espera con impaciencia.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Ya lo oísteis, Sres. Diputados, el Sr. Azcárate al comenzar su discurso de la otra tarde se lamentaba con palabras

duras, para mí tanto más duras cuanto más injustas en labios de S. S., de lo que él llamaba mi singular y extraordinario silencio. Yo estaba dispuesto á hablar, Sres. Diputados, pero dadas las costumbres parlamentarias, dada la índole misma de este asunto, me parecia regular que antes de tomar yo la palabra hubieran expuesto por completo, y con absoluta libertad todos sus argumentos, aquellos Sres. Diputados que habian pedido la palabra para impugnar el proyecto de ley que he tenido la honra de presentar á las Córtes. Aguardaba, pues, tranquilamente, en silencio, el momento oportuno, creyendo que este momento debia ser aquel en que terminara el debate de la totalidad. Pensaba, pues, hablar, Sres. Diputados, y como veis hablo; pero yo confieso que despues de las últimas palabras del Sr. Azcárate en su discurso, y despues de su rectificacion de ayer tarde, he dudado y he vacilado en levantarme, porque no sabía si este era el momento oportuno para tomar parte é intervenir en el debate, y si debia contestar á ciertas palabras con el silencio. Me refiero á las reticencias y al camino que ayer pareció emprender S. S. y tambien el señor Celleruelo, de lo cual me ocuparé durante mi discurso, ó mejor dicho, al final de mi discurso, porque asuntos como el que se debate en este momento necesitan todo el reposo, toda la tranquilidad, toda la serenidad de ánimo y de espíritu, que ya que no tienen ciertos impugnadores de este contrato, debe por lo ménos tener el Gobierno.

Yo tuve ¿qué digo tuve? yo tengo gran respeto y consideracion al Sr. Azcárate, no tanto por su elocuencia y por su talento, en medio de ser tan grandes, como porque le creo todavía animado de un gran espíritu de rectitud de conciencia. Pero he de confesar asimismo que el giro extraño, sobre todo en su señoría, que ha querido dar á este debate, me obliga á mí á decir con sinceridad que por esta vez, espero que será la única, he visto defraudadas mis esperanzas.

Si yo no viera al Sr. Azcárate animado por una pasion que no comprendo, que no me explico, y que ha enturbiado su claro entendimiento, me hubiera levantado á contestar al discurso de S. S. el otro dia, con muy pocas palabras: y voy á contestárselo, porque creo que esa pasion de S. S., dadas sus admirables cualidades, es pasajera. Yo me hubiera levantado á decir sencillamente al Sr. Azcárate: tengo la seguridad, seguridad completa y absoluta, de que si S. S hubiese estado sentado en este banco y hubiese estado al frente del departamento de Ultramar, que yo tan indignamente presido en este momento; tengo la seguridad absoluta y completa de que S. S. hubiera firmado este contrato: y más aún, de que hubiera tenido, como tengo yo, Sres. Diputados, por una de las mayores glorias y por el mejor final de una larga vida consagrada al servicio de la Patria, el poner la firma en este contrato, que abre para la industria y para el comercio, para las fuerzas vivas de nuestro país, para nuestra actividad, para nuestras luchas industriales y comerciales, para todos nuestros grandes y caros intereses, anchos horizontes y nuevos caminos hasta hoy desconocidos.

Todo, todo podia yo esperarlo, Sres. Diputados, absolutamente todo, ménos que contra este proyecto de contrato se levantaran á hablar hombres que se llaman, y que son, en efecto, yo lo reconozco, liberales.

Tres discursos se han pronunciado en contra del proyecto de ley que ha tenido la honra de presentar el Ministro de Ultramar. Discurso del Sr. Celleruelo: discurso lleno de pasion, de iras, de cóleras, de anatemas, en el que se ha pedido responsabilidad y justicia para los vivos, y se han revuelto las cenizas de los muertos; pero discurso basado en erróneos argumentos, en cálculos que se ha comprobado que eran inexactos, y á cuyos argumentos y á cuyos cálculos han contestado por mí sobradamente, sin perjuicio de que todavía yo recoja alguno, los dignísimos individuos de la Comision con su gran elocuencia y con su gran acopio de datos.

Discurso del Sr. Laviña: discurso fantástico, es decir, discurso de exuberante fantasía, lleno de primores y de galanura en la frase, y que ha demostrado la excelencia del talento que distingue al Sr. Laviña; pero discurso que ha tenido algo de aquellos admirables y maravillosos *cuadros disolventes* que recuerdo haber visto, allá en mis mocedades, en el teatro. Comenzaban estos cuadros por quedar á oscuras el teatro, despues se veian en el fondo millares de luces de todos colores, que formaban magníficas estrellas y brillantes canastillos, y flores, y grupos ideales, y á lo mejor, cuanto más embeleso causaban, de repente terminaba la oscuridad, renacia la luz, y no quedaba de aquel espectáculo brillante más que el grande y maravilloso ingénio del que habia buscado la manera de embelesar á todos por un momento.

Discurso del Sr. Azcárate: discurso tambien, como el del Sr. Celleruelo, patético, exuberante de censura, lleno de pasion, de cólera, de ira y de anatemas, y al cual, para más efecto, trató S. S. de reforzar con la burla, con la ironía y con el sarcasmo; tres instrumentos que usan siempre los que no tienen razon, y que por esto mismo son, en mi juicio, impropios de la autoridad y del talento de S. S.

El discurso del Sr. Azcárate puso en práctica el ejemplo del lago del Sr. Echegaray, que tan brillantemente supo describir. Despojad, Sres. Diputados, del discurso del Sr. Azcárate la cólera, la ira y los anatemas; despojadle de los cálculos erróneos que tan brillantemente ha demostrado que lo eran el Sr. Fernandez Villaverde en su discurso y en su rectificacion; despojadle de todo esto, como es necesario despojar al lago del Sr. Echegaray de sus brillantes flores y de sus plácidas brisas, y vereis como no queda en ese discurso más que una sola cosa, el agua del lago del Sr. Echegaray; es decir, un ataque crudo, fuerte y violento al Gobierno, que lo mismo podia dirigirse á propósito de este proyecto que á propósito de cualquier otro. Yo no he visto en el discurso del Sr. Azcárate, como deseaba ver, al hombre sereno y razonador que se habia fijado y estudiado á fondo este contrato para desmenuzarle y hacer ver los errores que en él se pudieran haber cometido; yo no he visto más que al partidario político y al hombre de escuela.

Hay dos ó tres cosas en el discurso del Sr. Azcárate, que principalmente me importa recoger. Primero, se dirigió al Ministro de Ultramar, é insistió ayer el Sr. Celleruelo en su rectificacion, preguntándole si era verdad lo que decian los periódicos y lo que se decia por ahí, relativamente á si el Ministro de Ultramar habia en Consejo de Ministros pedido á sus compañeros que hicieran esta cuestion de Gabinete. Creo que esto fué lo que el Sr. Azcárate dijo dirigiéndose al Ministro de Ultramar, y me invitaba á seguir el

ejemplo de mi compañero el Sr. Ministro de Hacienda en la reciente cuestion del arriendo de la renta de tabacos. Hubiera podido invitarme el Sr. Azcárate, señores Diputados, á seguir otro ejemplo, quizá mejor para S. S.; hubiera podido invitarme á seguir el ejemplo reciente que acaban de dar los correligionarios de S. S., los republicanos franceses, haciendo cuestion de Gabinete la aprobacion de un contrato idéntico á este con las Mensagerías marítimas francesas; con una particularidad, Sres. Diputados, con la de que allí se han hecho dos cuestiones de Gabinete por parte del Gobierno republicano: una respecto á la urgencia, y otra respecto á la aprobacion: y en cuarenta y ocho horas se ha aceptado por las Cámaras francesas, y el Gobierno ni siquiera ha accedido á lo que pedia un Diputado, que ese contrato pasara á una Comision para su estudio y exámen.

Así, pues, hubiera podido invitarme á seguir este ejemplo que, al fin y al cabo, está más en armonía con sus ideas y sobre todo es ejemplo dado por sus correligionarios.

Pero no; aun cuando S. S. me hubiese invitado á esto, yo no hubiera aceptado. Yo tengo que decir, y siento tener que decirlo, porque no hubiera querido que el Sr. Azcárate y el Sr. Celleruelo me pusieran en este trance, que no he hablado una sola palabra de eso, ni al Sr. Presidente del Consejo de Ministros ni á los demás dignísimos individuos del Gabinete, porque no necesito decirles lo que ahora digo, que á mi entender, esta no es cuestion de Gabinete más que para mí solo, porque, en efecto, si yo no tuviera la fortuna de que este proyecto de ley que he presentado á la Cámara fuera aceptado por ella, aquí no sucedería más que una sola cosa: otro Ministro de Ultramar vendria á ocupar este puesto, y yo, seguramente lo creerá el Sr. Azcárate, porque sé que no duda de mi sinceridad, yo no daria una batalla para continuar ni un momento más en este puesto que dejaria con gusto y sin más sentimiento que el de que el Congreso no hubiera comprendido lo que este proyecto significa para el bien y el mejoramiento de nuestra Patria.

Y con esto queda contestada la interpelacion directa que hicieron el Sr. Azcárate y el Sr. Celleruelo.

Otra cosa especial habia tambien en el discurso del Sr. Azcárate: la idea que deslizó, así como de pasada, respecto á su opinion contraria á las subvenciones y auxilios de parte del Estado. Yo debo creer que esto fué debido al calor de la improvisacion y no á que fueran esos los sentimientos de S. S. ¿A dónde iríamos á parar si esto sucediera? Ya nuestros grandes artistas, ya nuestros grandes maestros del cincel, del pincel y de la pluma podrian retirarse al fondo de sus hogares, ó ir á ocupar un sitio en un rincon de un hospital; ya se habria acabado para ellos la compra por el Estado de esos lienzos admirables que van á enriquecer las galerías de nuestro maravilloso Museo, que es la admiracion y la envidia de los pueblos cultos; ya no habria lo que pedia el Sr. Celleruelo pensiones para nuestros grandes poetas.

Estos, lo mismo que nuestros artistas, lo mismo que nuestros filósofos y nuestros sabios no verian ya recompensados sus afanes, porque el Estado no tendria los recursos que hoy tiene para comprar sus obras y para repartirlas entre las escuelas y las bibliotecas que hay esparcidas por todas las provincias. No tendríamos ya medios de subvencionar ferro-carriles ni carreteras; y nuestras vías marítimas quedarian abandonadas por completo por falta de subvencion del Estado; y cuando tuviéramos que enviar nuestros correos ó quizás nuestros soldados á las provincias de Ultramar, tendríamos que fiar el trasporte á la codicia de un mercader ó á la dudosa buena fe de un extranjero. A esto, Sres. Diputados, nos llevaria la realizacion de las ideas expuestas aquí por el señor Azcárate.

Me apresuro á reconocer, Sres. Diputados, que los impugnadores de este proyecto, lo mismo en el Parlamento que en la prensa, obedecen á un noble impulso y á un deseo patriótico: lo reconozco; creo que al impugnar este proyecto buscan lo mejor, lo más conveniente, lo más útil para el Estado; pero me hallo en el derecho de pedir que se haga tambien esta misma justicia al Gobierno liberal, que viene aquí á las Cámaras á buscar en el contraste de las ideas y en la lucha de los sentimientos la verdad y la justificacion de lo que lealmente defiende.

El Gobierno no ha tenido otra mira, Sres. Diputados, y es preciso consignarlo así; no ha tenido otro propósito el Ministro de Ultramar que la ampliacion de este contrato para abrir ámplios horizontes á nuestra industria y á nuestro comercio, á nuestras relaciones con América y con Oceanía; no ha tenido otro pensamiento que procurar ventajas, legítimo lucro y progreso á nuestro tráfico mercantil, abriendo nuevos mercados á nuestros productos, ya que tanto los necesitan; y al lado de estas aspiraciones ha tenido tambien, como principal y muy importante, la de contribuir á establecer una flota que en los azares del porvenir sirviera de poderoso contingente á nuestra marina de guerra, y añadiera nuevas é inmarcesibles glorias al nombre de España. A esto obedecen, y yo os ruego, Sres. Diputados, que lo tomeis en cuenta, los párrafos primeros del proyecto de ley que tuve la honra de presentar á las Córtes, y que han merecido de parte del Sr. Azcárate tan dura y tan sangrienta sátira.

Yo no quiero leer ahora esos párrafos por no molestaros con su lectura, y porque supongo que los habreis leido. En esos párrafos, donde la palabra escrita puede obedecer mejor al pensamiento que la palabra hablada, sobre todo para un hombre como yo que no cuenta con las dotes de elocuencia y oratoria que distinguen al Sr. Azcárate y á sus compañeros; en esos párrafos expuse yo la idea que podia tener el Gobierno para el engrandecimiento de la Patria española, para abrir mercados á la industria, para proteger á la marina mercante, puesto que este proyecto de contrato es una proteccion á la marina mercante, y para facilitar á nuestro comercio y á nuestra industria y á nuestras relaciones todos aquellos medios que puede facilitarles, y que debe facilitarles un Gobierno que ama á su Patria, para esplendor y gloria del país y para bienestar de esos mismos intereses.

Yo creo que nadie se atreverá á poner en duda estos propósitos del Gobierno, aun cuando sobre ellos haya tendido el crugiente látigo de su sátira el señor Azcárate. Nadie pondrá en duda, los mismos impugnadores del contrato, lo mismo en el Parlamento que en la prensa, así lo reconocen, la necesidad de establecer líneas marítimas y la necesidad de que éstas sean subvencionadas: eso está por todos reconocido. ¿En qué consiste, pues, la diferencia entre los impugnadores del contrato y el Gobierno ó el Ministro de Ultramar que lo defiende? Del resulado del debate y

del estudio que he hecho de la prensa en estos dias, he deducido que no hay más que tres puntos capitales de diferencia. Se censura al Gobierno: primero, por no haber abierto concurso, y aun hay quien supone que subasta: ¡subasta, Sres. Diputados, en esta clase de servicios! segundo, por establecerse el que se llama privilegio, y algun Sr. Diputado dice monopolio, en favor de una Empresa ó de una Compañía determinada; tercero, por darse una subvencion, que se cree excesiva, á esa Empresa, mayormente cuando se dice que los barcos debieran tener más velocidad que la que en el contrato se exige.

A estos tres puntos están reducidos todos los ataques que se dirigen al Gobierno. Descarto, pues dejo de lado lo que se refiere al establecimiento de las líneas marítimas, necesidad de todos reconocida, y á la subvencion que debe darse á estas líneas, por nadie disputada; y vamos ya á discutir los tres puntos capitales de oposicion á este proyecto de ley.

¡El concurso ó la subasta! Yo he de empezar diciendo que acepto el concurso, y lo acepto como ley para cierta y determinada clase de servicios. ¡Pero el concurso en servicios de esta clase! Yo no he de decir, Sres. Diputados, lo que todos sabeis, las intrigas, las miserias, los escándalos, las fealdades que una triste experiencia nos ha enseñado en concursos de servicios tan importantes y trascendentales como son estos; de concursos á los cuales no falta quien vaya á buscar irritantes primas ó medios de falsear la ley y á traficar con la conciencia, buscando manera de entorpecer el servicio propuesto por el Estado con toda clase de obstáculos, levantando todo género de protestas, y teniendo más en cuenta el negocio particular, que los grandes intereses del Estado.

Yo no he de hablar tampoco de que nuestros predecesores en estos bancos, con alto y especial criterio pusieron en la ley, el siguiente artículo:

«Hay contratos en que no cabe licitacion de ninguna especie, sin riesgo para la seguridad del Estado, por no ser prudente poner los servicios públicos en manos que no prestan al Gobierno otra garantía que la pecuniaria; tales son, por ejemplo, los de la conduccion de la correspondencia pública á nuestras provincias de Ultramar, los relativos á la deuda flotante y otras operaciones del Tesoro.»

No he de fijarme en nada de esto, Sres. Diputados; pero he de deciros con lealtad que yo hubiera sido partidario del concurso si hubiese podido introducir una cláusula parecida á esta: «aquel ó aquellos que se presenten á este concurso deben tener, por ejemplo, una flota de 15 ó 20 buques abanderados en bandera española con determinado número de años de anticipacion.» Así hubiera yo aceptado el concurso, si hubiese podido introducir esta cláusula.

¡El concurso, Sres. Diputados! Es decir, ¡poner en concurso intereses sacratísimos para la Patria! Y como de aceptarse esta cláusula que yo os he indicado, no habria Empresa española, no habria Empresa de abolengo español que hubiese podido presentarse al concurso, de aquí el que esto hubiera sido una sangrienta burla, pues en el ánimo y en la conciencia de todos está que no habria habido una sola Empresa fuera de la Trasatlántica, que hubiera podido presentarse al concurso. ¿Hay otra Empresa española más que ésta organizada para nuestros servicios marítimos? Yo se lo pregunto á todos los señores Diputados que me escuchan en este momento, á todos los que hayan seguido con curiosidad é interés este debate, á los que hayan estudiado y profundizado esta cuestion; yo se lo pregunto al mismo Sr. Nicolau, que es aquí la gran respetabilidad y la verdadera expresion de los navieros españoles, y que por espacio de muchos años, ¿qué digo por espacio de muchos años? por toda su vida, se ha dedicado á estos asuntos, dándole la experiencia que nos ha demostrado el otro dia, con la admirable claridad de su palabra, y con su brillante criterio; ¿hay otra Empresa española más que ésta que se hallara en condiciones de acudir al concurso, que pudiera soportar, ó por mejor decir, que pudiera vencer las grandes dificultades que se oponen á Empresas de esta clase, muchas veces, muchísimas veces, desgraciadamente las más de ellas, por recibir tarde y mal las mismas subvenciones que se le han prometido? ¿Hay otra Empresa española? ¿Hay otra Compañía? ¿Hay una casa española que pueda presentarse con esta condicion? Pues que se presente; que se presente y discutiremos aquí sus medios, sus elementos, sus condiciones, sus buques.

No seamos ideólogos, Sres. Diputados, no seamos ideólogos; no vayamos á buscar, ni hablemos de buques fantasmas, de flotas fantásticas y hasta de millas imaginarias; descendamos, por triste que sea, á la realidad de las cosas. En tal estado se hallaban las cosas, Sres. Diputados, y todavía se hablaba de este concurso de que se ha hablado ahora mucho y entonces se habló poco, cuando vino la opinion pública á tenerlo en cuenta y prejuzgar esta cuestion.

A consecuencia de haber pedido la Compañía Trasatlántica la rescision de su contrato, tuvo lugar en esta Cámara y en la otra un ámplio debate en el que tomaron parte hombres de todas opiniones y de todos los partidos políticos, manifestándose claramente favorables á la Compañía Trasatlántica; y despues de este debate comenzaron á venir de todas partes al Gobierno y al Ministerio de Ultramar telegramas, comunicaciones, peticiones é instancias. Pero, ¿qué he de deciros, señores? Aquí tengo un volúmen que no es ménos el número de las instancias, el cual no he mandado imprimir ni lo pido ahora, pero este es un volúmen en el que he reunido todas las peticiones que se han dirigido al Ministro de Ultramar por las Sociedades Económicas de Amigos del País, Cámaras de comercio, Ayuntamientos, Diputaciones, Casas navieras, hombres de mar y por las Casas navieras de abolengo naviero.

Repito que no quiero molestaros con la lectura de este volúmen, pero lo dejaré sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados para que todos lo puedan examinar, en el cual se dirigen al Ministerio peticiones en favor de la Compañía Trasatlántica; de Barcelona, la Asociacion de navieros, la Cámara de comercio, el alcalde, el Ayuntamiento, la Diputacion; de Cádiz, instancia del Ayuntamiento, la Diputacion, el Círculo Mercantil, la Sociedad de Amigos del País, la Academia de Bellas Artes, la Escuela de Bellas Artes, el Ateneo, la Cámara de comercio; de Santander, el gobernador, la Liga de contribuyentes, la Cámara de comercio, el Consejo de agricultura, industria y comercio; de Sevilla, el alcalde, Pickman y Compañía, la Cámara de comercio; de Huelva, la Cámara de comercio, el Centro de comerciantes y consignatarios; Coruña, el Círculo Mercantil, la Cámara de comercio, el Ayuntamiento; de Gijon; las Clases Sociales; de San Sebastian, la Cámara de comercio;

de Murcia, la Sociedad de Amigos del País; de Alicante, la Camara de comercio; del Puerto de Santa María, el Ayuntamiento; de Puerto-Real, el Ayuntamiento; de Jerez, la Cámara de comercio, la Asociacion de exportadores; de Tarragona, el Consejo de agricultura y la Cámara de comercio; de Tarrasa y Sabadell, el Gremio de fabricantes y el Fomento da la produccion nacional; de Vinaroz, la Cámara de comercio; de Málaga, la Cámara de comercio; de Vitoria, los fabricantes, comerciantes é industriales; de Játiva y Valencia, las Cámaras de comercio; de Alicante, la Cámara de comercio; de Palmas, el Centro náutico y la Cámara de comercio; de Santiago de Cuba, el Comité del partido de union constitucional; de la Habana, el Comité del partido de union constitucional; de Tánger, la Cámara de comercio; de Manila, el Sindicato del comercio; de Nueva-York y Lóndres, las Cámaras de comercio.

Aquí están, señores, á vuestra disposicion las cuartillas donde se consignan las instancias, las peticiones y las felicitaciones que se dirigieron al Gobierno despues del debate ocurrido en la Cámara pidiendo que se prorrogara el contrato con la Compañía Trasatlántica.

Pero hay más; aquí está tambien la nota de todas las Cámaras de comercio que despues de éstas, en segunda instancia, en segunda peticion se dirigieron al Ministerio de Ultramar, en la que constan algunas que no están contenidas en la lista de que antes os he dado cuenta.

Hay aquí tambien, señores, y no la leo por no molestar al Congreso, pero pido á los taquígrafos que la inserten, la lista de los centros y corporaciones que felicitaron luego al Gobierno con motivo de haberse presentado el proyecto de contrato que hoy se discute, y entre ellos están todas las representaciones de Cádiz, de Santander, de Sevilla, de Huelva, de Málaga, de Puerto-Real y de Palma de Mallorca.

Luego, aquí teneis tambien, señores, los periódicos de Madrid que han levantado la voz en favor de este proyecto y son: *La Epoca*, *La Opinion*, *El Diario Español*, *El Estandarte*, *El Noticiero*, *El Correo*, *El Siglo*, *El Pabellon Nacional*, *El Fígaro*, *El Constitucional*, *El Popular*, *La Correspondance Espagnole*, *La Union*, *La Crónica de Ultramar*, *El Crédito Público*, *El Independiente*, *La Publicidad*, *El Economista*, *La Gaceta Universal*, *La Correspondencia de España*, *El Dia* y *El Empleado*: en contra *El Liberal*, *El Imparcial* y *La Izquierda Dinástica*.

Periódicos de provincias que han felicitado al Gobierno por haber presentado este proyecto de ley: de Cádiz, *La Opinion*, *La Dinastía*, *La Palma*, *La Revista Mercantil*; de Santander, *El Boletin de Comercio*, *La Verdad*, *El Cántabro*; de San Sebastian, *El Eco de San Sebastian*, *La Voz de Guipúzcoa*; de Barcelona, *El Diario de Barcelona*, *La Crónica de Cataluña*, *El Financiero*, *El Barcelonés*, *Los Negocios*, *La Dinastía*; de Bilbao, *El Porvenir Vascongado*, *La Revista Mercantil*; de Alicante, *El Graduador*, *El Constitucional Dinástico*; de la Coruña, *El Diario de Avisos*, *Las Noticias*; de Málaga, *El Avisador Malagueño*; de Zaragoza, *El Diario de Avisos*; de Sevilla, *La Andalucía*; de Gijon, *La Voz de Gijon*; de Teruel, *El Diario de Teruel*; de Vigo, *El Faro*.

Es posible, señores, que esta enumeracion, que esta larga lista de nombres, periódicos y sociedades, os haya molestado; ya sé yo que no es aquí costumbre, como en otros Parlamentos, más que la palabra hablada, costumbre y gloriosa tradicion parlamentaria que yo no trato en manera alguna de interrumpir, pero con lo cual sucede, por ejemplo, que si nosotros tuviéramos de Diputado á un hombre tan célebre, de celebridad monumental como Víctor Hugo, este Diputado no podria venir al Parlamento español. En el Parlamento francés, donde se permite leer los discursos, Víctor Hugo subia á la tribuna y leia sus discursos, y yo he visto en Parlamentos extranjeros que muchos Diputados leian sus discursos. Realmente, la elocuencia es un gran don, un maravilloso don que, por lo mismo que es don maravilloso, no es dado á todos. Yo tengo necesidad, porque me encuentro en una situacion especial y necesito defender este proyecto de ley con todos los medios que estén á mi alcance; tengo necesidad de molestaros todavía con algunas otras lecturas; pero os aseguro que esas lecturas son pertinentes y necesarias. ¡Ojalá lleven, como yo creo que llevarán, á vuestro ánimo el convencimiento de la bondad de este contrato! Yo no he de hacer la historia del expediente relativo á la Compañía Trasatlántica, porque admirablemente la hizo el señor Fernandez Villaverde. Yo no he de contestar tampoco á ciertos y determinados argumentos de que han hecho uso los Sres. Laviña, Celleruelo y Azcárate, porque fueron contestados con gran elocuencia por mi digno amigo el Sr. Marqués de Teverga, y con gran copia de datos por mi digno amigo el señor general Pando.

Creo que los discursos del Sr. Marqués de Teverga, del Sr. Pando y del Sr. Fernandez Villaverde, así como son incontestables, han quedado incontestados, valiéndome de la misma frase que ha dirigido el señor Azcárate á los discursos que se han pronunciado en contra de este proyecto de ley que discutimos; y de que son incontestables, ó por lo ménos de que han quedado incontestados los discursos á que me refiero, me da clara y evidente prueba la lectura de los *Diarios de Sesiones*, en que me he ocupado gran parte de esta noche; por esta lectura adquiriríais vosotros la conviccion de que no hay ningun argumento de los que han hecho los Sres. Celleruelo, Laviña y Azcárate, que no haya sido contestado por los señores individuos de la Comision. Estos han demostrado los errores en que han incurrido los Sres. Diputados que han combatido este dictámen, y han refutado victoriosamente todos los argumentos que se han expuesto en contra del proyecto de ley que discutimos. Podrá esto no haber satisfecho al Sr. Azcárate y al Sr. Celleruelo, sobre todo, como SS. SS. demostraron con lo verdaderamente extraño ocurrido ayer noche á última hora, cuando ya, á falta de argumentos, se apeló por parte del Sr. Azcárate á reticencias, y por parte del Sr. Celleruelo á ataques claros y directos, que yo contestaré al final de mi discurso, porque antes debo demostraros, Sres. Diputados, la bondad de este contrato y el beneficio que ha de reportar á nuestro país.

Vuelvo al expediente. Del expediente, sin embargo, no he de hablar, porque repito que el Sr. Fernandez Villaverde hizo la historia de este asunto; pero sí me importa hacer constar, para desvanecer ciertos argumentos que se hacen, que cuando la Compañía Trasatlántica intentó rescindir el contrato con el Gobierno, se manifestó aquí mismo en la Cámara que tenía derecho á esta rescision con indemnizacion de daños y perjuicios, invocando la jurisprudencia ya establecida

en el caso ocurrido con el Banco de Ultramar, segun sentencia de 14 de Mayo de 1880.

En 9 de Agosto, como reconoció ayer el Sr. Azcárate contestando á la rectificacion del Sr. Fernandez Villaverde; en 9 de Agosto, el Gobierno formuló las bases á tenor de las aspiraciones que tenía, despues de uno ó dos Consejos de Ministros, dedicados exclusivamente á este asunto; y cuando ocurrió la crísis última, al entrar yo en el Ministerio de Ultramar el 14 de Octubre, empecé á estudiar este expediente, y despues de hacer de él un estudio detenido, presenté la resolucion como Ministro ponente, á mis dignos compañeros los Ministros de Hacienda, de Marina y de Gobernacion. Y aquí me importa decir una cosa, sobre la cual llamo la atencion de los Sres. Diputados; aquí me importa decir, y esto sirva de contestacion al Sr. Azcárate, que al citar yo á mis compañeros de ponencia, los Sres. Ministros de Marina, Hacienda y Gobernacion, no trato de rehuir responsabilidad ninguna, ni quiero la menor responsabilidad para ellos, puesto que la acepto íntegra para mí. Yo fuí el Ministro ponente; mis compañeros tuvieron la bondad de oirme y atenderme; me hicieron algunas observaciones, que estimé en mucho; á consecuencia de ellas se hicieron algunas variaciones, y luego ya, en nombre de los cuatro, se presentó el dictámen á la aprobacion del Consejo de Ministros; pero advirtiendo, como advierto y repito ahora, que asumo para mí, para mí en absoluto, todas las responsabilidades; que sean las que fueren las que se me exijan, yo las acepto únicamente para mí; que no esperaré á que se me exijan; que me adelantaré á reclamarlas, como me adelanto á hacerlo desde este momento.

Y aquí me interesa decir algo sobre un asunto que ayer pareció á algunos Sres. Diputados que no habia sido contestado por mi dignísimo compañero el Sr. Ministro de Marina, sin embargo de que fué contestado perfecta y absolutamente, como se ve en el *Extracto* de la sesion. ¿A qué viene repetir aquí á cada momento el nombre, para mí ilustre, de mi dignísimo amigo el señor general Beranger? ¿Qué tiene que ver el señor general Beranger con este contrato, ni con este proyecto? Cuando el señor general Beranger, mi excelente amigo y compañero, á quien yo estimo y aprecio como una de las glorias de este país, y para quien nunca he de tener más que elogios; cuando el señor general Beranger era Ministro de Marina, presentó al Consejo de Ministros un dictámen que, si no estoy equivocado, forma parte del expediente; en cuyo dictámen exponia sus ideas noble y lealmente, como lo hace siempre, y se tomó ó no se tomó en consideracion, porque eso no lo sé; pero se discutió, y el Consejo de Ministros acordó que cuatro Sres. Ministros formaran la ponencia de este asunto, y presentaran su dictámen al Consejo; y estos cuatro Ministros, fueron los de Hacienda, Gobernacion, Marina y Ultramar. Naturalmente, el señor general Beranger, entonces era indivíduo de la Comision de ponencia.

Pero vino la crísis; entraron otros Ministros; tuve la honra de ser yo uno de los que entraron á formar parte del Ministerio; nos reunimos; yo presenté, como he dicho antes, mi proyecto de dictámen á mis compañeros los Sres. Ministros de Hacienda, de Marina y de Gobernacion. Yo no tuve en cuenta para nada el informe del señor general Beranger, no porque no entendiera que podia y debia tenerse muy en cuenta, pero creí que en dos cosas esenciales de aquel informe no debia tenerlo en cuenta; lo tuve presente en todo lo demás, hasta en esto que tanto ha criticado el Sr. Azcárate, hasta en la cuestion del *baño*, que estaba en el informe del Sr. Beranger, y acepté todo lo que creí que debia aceptar; no acepté realmente la cuestion de los buques de acero, ni lo de la velocidad, por las razones que luego diré, porque ya he anticipado que pienso ser bastante extenso y ocuparme de estas cosas aunque no soy amigo, Sres. Diputados, de discursos largos más que para oirlos, no para pronunciarlos. Por consiguiente, queda perfectamente explicado lo que deseaba, y queda contestado rotundamente el Sr. Laviña, que deseaba saber ayer y preguntaba al Sr. Ministro de Marina quién era el autor de ese proyecto de ley; pues soy yo, es el Ministro de Ultramar: ya lo sabe S. S.; bueno ó malo, mediano ó detestable, ahí está, y tal como es, juzgadle y discutidle.

Ahora se me ocurre ya contestar ó decir algunas palabras en contestacion á los que tanto nos han hablado estos dias de derroches de millones, de profusion de millones malgastados, llegando hasta el extremo de decir el Sr. Azcárate que si no fuéramos Gobierno y fuéramos unos particulares los que hacemos esto, vendria un tribunal á declararnos pródigos.

¡Derroche de millones, señores! Pues qué, ¿esos millones no son para el país? Pues qué, cada uno de esos millones que se emplean en las subvenciones de las líneas marítimas, como en las de ferro-carriles, como en las de ciertas y determinadas obras públicas, ¿no dan millones y millones al país? ¿A qué repetir tanto esto? ¿Quiere el Sr. Azcárate una demostracion lógica, oficial, de los resultados que han dado las subvenciones, y sobre todo, del resultado que ha producido la subvencion de esos millones que dicen á la antigua y la moderna Compañía Trasatlántica? Pues vais á saber, Sres. Diputados, lo beneficiosa que ha sido esta subvencion que permitió la existencia de los servicios postales; oid. El comercio de Filipinas con España era el año de 1870 de 711.125 pesos; subió en el de 1884 á 2.725.367 pesos: á 824.497 de exportacion y á 1.900.870 de importacion.

De estos datos se desprende de una manera evidente la influencia de esas comunicaciones en el desarrollo del tráfico con España, á pesar de lo poco favorables que para ello son los Aranceles de Filipinas, que yo me propongo, si hubiera de continuar por algun tiempo en este puesto, que no lo deseo, que yo me propongo reformar, como me propongo reformar tambien, y lo adelanto á los Sres. Diputados de Cuba que han de tomar parte en el próximo debate, como me propongo reformar los Aranceles de Cuba y de Puerto-Rico de una manera que pueda ser altamente beneficiosa en mi sentir y en mi opinion para los intereses de aquellas nuestras queridas provincias.

Pues á pesar de poder decir que casi les eran contrarios los Aranceles, ha dado estos brillantes resultados la Compañía subvencionada por el Gobierno. Pero todavía se ve más claro esto en el desarrollo del tráfico que ha dado el servicio de correos á Puerto-Rico. La importacion de España en Puerto-Rico, que ascendió el año 1870 á 3.958.720 pesetas, llegó á 12.006.114 pesetas en 1884. Debiendo ser atendido un dato especial, el de que la exportacion de Puerto-Rico á España permaneció estacionaria hasta el año 1879, y con motivo de haberse establecido nueva escala en Puerto-Rico, y de tener lugar allí una de las

expediciones de regreso de la Habana, la renta de 2.508.741 pesetas, que era la cifra casi normal, se elevó en el año 1884 á 7.014.857 pesetas. El consumo de los azúcares cubanos en España, que era en el año 1849 de 27.919.306 pesetas, llegó en el de 1862, que es el año en que se estableció la Compañía de la casa Lopez, llegó á 47.513.052 pesetas. Y el año 1884, á pesar de las reformas arancelarias hechas á favor de los azúcares de Málaga, y á pesar de la importacion alemana, que es muy de tener en cuenta, se mantuvo en 15.440.627 pesetas.

Y hay que manifestar que de los datos oficiales que hay en el Ministerio de Ultramar y que yo he podido comprobar con otros datos, como una Memoria muy notable escrita por un antiguo Diputado, compañero nuestro que ha sido en varias legislaturas, y cuyo nombre está reconocido por todos como el de un hombre eminente en estas materias, me refiero al Sr. Cancio Villamil; por los datos de la Memoria del Sr. Cancio Villamil, que repito he podido comprobar con los mismos datos del Ministerio de Ultramar, se ve la exactitud de las cifras oficiales que os he leido, lo cual debe tenerse en cuenta; y aunque no hubo que lamentar, como hubieran tenido que lamentarse profundamente, grandes pérdidas en los azúzares de Cuba, por las circunstancias á que me he referido de la importacion alemana y de los Aranceles hechos para favorecer la produccion azucarera de Málaga, hay que consignar tambien que la casa Lopez en aquellas circunstancias, por no retornar con los buques vacíos, admitia sin flete azúcar para España, y trajo por esta razon 23.500 toneladas por cuenta propia, en cuya venta perdió la suma de 170.000 pesos.

En el año 1872 los vapores correos trajeron solo 2.500 toneladas; en el año 1885 han llegado á 18.000, y respecto á 1886 no puedo daros todavía el dato oficial exacto, pero puedo aseguraros que, no solamente no ha bajado, sino que ha subido de este número de toneladas.

Señores Diputados, ya los dignísimos indivíduos de la Comision que han hablado en este debate han realizado la obra de pulverizar los argumentos que se habian expuesto por parte de los impugnadores de este contrato, relativamente á los puntos de la subvencion y de la velocidad, que han sido realmente los puntos capitales sobre los que se ha insistido más. Se os ha molestado ya, Sres. Diputados, con la lectura repetida de cifras relativas á la subvencion que dan otros Estados, y á la velocidad que tienen los buques de otras Compañías, y se os ha demostrado ya de una manera, en mi opinion, clara y de toda evidencia, por los Sres. Marqués de Teverga, general Pando y Fernandez Villaverde que, comparados los contratos extranjeros celebrados para líneas similares de otros países con aquel cuya ratificacion solicita de vosotros el Gobierno, el celebrado con la Compañía Trasatlántica española es el que consigna menor subvencion y una velocidad por lo ménos igual; y sobre esto, y únicamente para ver si acabo de aclarar el punto que, aunque á mi juicio está bien aclarado, no estará de más que insista para dejarlo demostrado de una manera evidente que no deje lugar á dudas, yo necesito decir que

Italia paga por milla.	9'80 ptas.
Inglaterra: Peninsular Oriental	11'59
Francia: Mensajerías	12'90
Francia: Trasatlántica: New-York	16'80
— Idem Antillas	10'27
Méjico	15

Comparad, por consiguiente, esto con lo que por el contrato que se ha firmado y cuya ratificacion se os pide, se da á la Compañía Trasatlántica.

El contrato español se divide en tres plazos, exigiendo en el primero, para el servicio de las Antillas 12 buques de á 13 millas en prueba; en el segundo, 10 de á 14 millas, y en el tercero, 8 de á 14 y 2 de á $15^1/_2$ y 16 millas. Francia exige para estos servicios buques de á 13 millas en prueba dejando al contratista en libertad respecto del número de buques. Los buques españoles, Sres. Diputados, deben ser de 4.500 toneladas de desplazamiento; los franceses son de 2.500. Y aquí me he de permitir decir, porque se me habia olvidado advertírselo al Sr. Laviña, si bien, dado su talento y el estudio que ha hecho de este asunto, lo habrá visto en el expediente; aquí me conviene advertiros, Sres. Diputados, que en éste contrato, exceptuando los dos puntos relativos á velocidades y buques de acero, se han tenido en cuenta todas las observaciones técnicas hechas por el Sr. Beranger, ilustre amigo mio, y gloria de la marina española.

Para nuestras líneas de Filipinas, el contrato exige que los buques han de ser en número de 6, á velocidad de 12 millas en prueba, y más tarde de 14, segun los plazos en que el contrato fija el aumento de velocidad en el servicio. El contrato francés para la Indo-China, no solamente no determina el número de buques, sino que, respecto de velocidad en prueba, exige dos millas más que la correspondiente al servicio actual; y en cuanto á tonelaje, el contrato español pide 5.000 toneladas, contra 4.000 que exige el contrato francés.

Respecto de la velocidad del servicio, el contrato español pide para las líneas de las Antillas en el primer período de diez y ocho meses, una velocidad promedio anual de 15'50 millas, aumentándola á 12 en los cinco años primeros, y á 12'50 en los sucesivos. Las prolongaciones son realmente á 10 millas por hora. Pero hay que comparar esto con lo que se establece en el contrato francés, en el cual se exige 13'50, mientras dure el contrato en las líneas principales, y 9'50 en las prolongaciones.

Yo insisto en esto, porque creo que aunque ya se ha hablado de ello, no se ha dicho lo bastante para que quede completamente claro para los Sres. Diputados.

En la línea de Filipinas, la velocidad de los buques españoles ha de ser de 10'15 millas por hora en los tres primeros años, de 11'15 en los cuatro y medio siguientes, y de 12'50 en los posteriores. Francia pide para sus servicios postales 9'50 millas por hora hasta 1888, y 13 millas en adelante, é Inglaterra, en la línea de China, pide 10'50 hasta 1888, y 11'20 en lo sucesivo.

Hay que tener en cuenta, Sres. Diputados, que el comercio de Filipinas necesita, para exportar los voluminosos cargamentos de abacá, de tabaco en rama y de azúcar mascabado, buques de grandes bodegas, que por esto no pueden tener una extremada velocidad.

La subvencion que cobra la Trasatlántica francesa por los servicios comprendidos en la comparacion que acabo de hacer, es de 4.478.000 francos anuales por un recorrido de 435.888 millas, ó sean 10'21 fran-

cos por milla. El servicio español se ha ajustado á 10'18 pesetas por milla, siendo el recorrido el que resulte de los itinerarios que han de hacer juntos los Ministerios de Ultramar y de Marina.

Falta decir, porque esto es muy capital, que no se concede á la Compañía española ninguna subvencion adicional por aumento de velocidad, mientras que en el servicio de las Antillas se otorga á la Compañía francesa, por el concepto de aumento de la velocidad, hasta 400.000 francos por año, imponiéndose descuentos parciales hasta un límite igual al antedicho, si la velocidad no llega al promedio anual.

No quiero leer un documento que aquí tengo, pero voy á dejar en poder de los señores taquígrafos para que puedan insertarlo en el *Diario de las Sesiones* un dato oficial que yo recomiendo á los Sres. Laviña, Celleruelo y Azcárate; dato que es del 8 de Enero de 1887, por consiguiente, de este año. Es el estado de todas las líneas y de todos los buques, y de él resulta, ya lo han dicho tambien los señores individuos de la Comision, que solo un buque, *El Etruria*, de la línea Cunard, tiene velocidad de 17 nudos ó sea 17 millas. De todos los demás buques, el que más, llega á 16 millas; los más son de 9, 11, 12, 13, 14 y 15 millas.

Línea Cunard.

VAPORES.	Número de viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Aurania	3	15'6
Bothnia	3	13'4
Umbria	3	16'8
Etruria	3	17
Sérvia	3	15'8

Línea de Ginon.

VAPORES.	Número de viajes.	Promedio de velocidad en millas nauticas por cada hora.
Alaska	3	16
Arisona	3	15
Wisconim	1	11

Línea de White Star.

VAPORES.	Nomero de viajes.	Promedio de velocidad en millas nauticas por cada hora.
Germanie	3	14'9
Celtic	3	13'4
Britanie	2	14'5
Republic	2	13'8

Línea National.

VAPORES.	Número de viajes.	Promedio de velocidad en millas nauticas por cada hora.
América	5	15'7

Línea de Yuman.

VAPORES.	Número de viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Baltic	2	13'2
City of Berlin	1	13'7
City of Chicago	1	13'3
City of Richmom	1	12'8

Línea Anchor.

VAPORES.	Número de viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
City of Rome	2	16'3

De New York á Southampton 3.192 millas náuticas.

El North German Lloyd's.

VAPORES.	Viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Trave	3	16'5
Saale	3	16'3
Eider	3	15'9
Aller	3	15'8
Ems	3	16'4
Tulda	3	16
Elbe	3	15'7
Werra	1	16'2

De New-York á Plymouth 3.062 millas náuticas.

Línea Hamburgo-América.

VAPORES.	Viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Hammonia	3	13'9
Wieland	3	13'7
Lessing	3	13'80
Gellert	3	13

De New-York á Glasgow 2.926 millas náuticas.

Línea del Anchor.

VAPORES.	Viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Furnesia	3	12'2
Ethiopia	3	11
Devonia	3	11'2
Anchoria	3	9'5

De New-York á Havre 3.200 millas náuticas.

Línea Francesa.

VAPORES.	Viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Bourgone	5	16'4
Normandie	4	15'5
Champagne	3	16'8
Gascogne	2	16'3
Bretagne	2	15'9

De New-York á Amberes 3.444 millas náuticas.

Línea Red Star.

VAPORES.	Viajes.	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Noordland	4	12
Rhynland	4	12'2
Westernland	3	13'3

De Boston Queenstown 2.683 millas náuticas.

Línea Cunarders.

VAPORES.	Viajes	Promedio de velocidad en millas náuticas por cada hora.
Cephalonia	3	12'8
Scythia	3	12'8
Gallia	2	13'9

Sobre esto no he de insistir; bastante lo han aclarado y bastante lo han demostrado los dignos y elocuentes indivíduos de la Comision que han tomado parte en el debate.

Omito otros muchos datos, porque no quiero cansaros, y porque yo creo que elocuentemente demostrado ha quedado por los señores indivíduos de la Comision que no se fundaban en datos exactos, aun cuando los abrillantaran por medio de su gran talento, las observaciones de los Sres. Celleruelo y Azcárate al combatir este proyecto, y voy á terminar porque no quiero causaros más molestia, y porque yo mismo me siento fatigado.

Respecto del concurso, ya os lo he demostrado clara y evidentemente: ya os he dicho las razones que yo he tenido, no pudiendo poner la cláusula que hubiera querido en el pliego de condiciones, para rechazar como Ministro español el procedimiento del concurso; procedimiento respecto del cual nos decia con frase gráfica y muy digna de su noble corazon el señor Ministro de Marina: ¡Ah, Sres. Diputados! Dios nos libre del concurso. Y del concurso decia tambien el Sr. Nicolau, cuya competencia en estos asuntos, sobre todo, no puede ponerse en duda, que ese sistema podia dar por resultado ó una entidad improvisada ó una ingerencia peligrosa.

Respecto á lo de privilegio y de monopolio concedido á una Empresa ó á una Compañía determinada, yo ¿qué he de deciros, Sres. Diputados? Precisamente en todas las obras de los hombres más ilustres y más competentes en estas materias, se ha sentado siempre el principio de que estas grandes Compañías son poderosos factores para el progreso del país. Tened en cuenta, señores, que gran parte del atraso ó de la decadencia que lamentamos en nuestro país es debido á la falta de Empresas poderosas que puedan prestar su ayuda al esfuerzo individual; y de aquí que haya tantos jóvenes llenos de vida y ansiosos de trabajar, que no encontrando ocupacion á sus brazos ó á su inteligencia, tienen que acudir á los Ministerios pretendiendo un destino para poder dar pan á su familia.

Estas son, pues, las razones principales en que se ha fundado el Gobierno, y en que se ha fundado sobre todo el Ministro de Ultramar para contratar con la Compañía Trasatlántica, creyendo sinceramente que con ello hacía un bien á su país, que ayudaba al crecimiento y al desarrollo de nuestros intereses; lo cual no hubiera sucedido, si no se hubiese contratado con una Compañía determinada, puesto que el concurso tenía el inconveniente de hacer esperar dos ó tres años, ó de quedar desierto, lo cual hubiera sido, no solo una ruina para nuestras líneas marítimas, sino una decadencia todavía mayor para los intereses de nuestra Patria.

Y aquí ya, Sres. Diputados, no tengo qué deciros para la terminacion de la parte de mi discurso referente al proyecto de contrato, otra cosa si no que yo he buscado en ese promedio de vías una velocidad correspondiente á nuestros intereses, y que he rechazado una velocidad superior, como pretendia mi digno amigo el señor general Beranger, porque para eso necesitaba haber dado una subvencion mucho mayor, y además, porque los barcos que tienen esas velocidades á que se referia el Sr. Laviña ocupan mucho espacio con sus máquinas y dejan poco espacio para el trasporte, y para lo que creo que se llama en términos marítimos bodega para el cargamento.

He tenido en cuenta todo esto, y he tenido principalmente en cuenta los intereses de España al firmar este contrato y al no ir á un concurso que hubiera podido sernos fatal. Y examinando bien el contrato, examinándolo detenidamente por medio de sus artículos, me presento ante vosotros con la frente alta y la conciencia tranquila; con mi honor siempre puro y siempre limpio; con la tradicion de mi modesta historia y con los servicios que durante mi vida haya podido prestar á mi Patria para deciros: Sres. Diputados, puesta la mano sobre vuestra conciencia, examinad este contrato; tened en cuenta las razones que han asistido al Gobierno; ved en lo que se ha fundado; ved lo que ha exigido á la Compañía Trasatlántica y lo que ha conseguido de ella, y creed que este no es el contrato de la astucia con la inocencia, como dijo el Sr. Azcárate, sino que es el contrato del patriotismo con la rectitud y con la honradez.

Voy á terminar, pronunciando algunas palabras, que me alegro no haber dicho ayer, porque quizás habrian resultado demasiado duras, en contestacion á las extrañas reticencias del Sr. Azcárate y á las durísimas frases del Sr. Celleruelo, frases inconcebibles en labios de S. S.

¿Qué se pretende aquí, Sres. Diputados, cuando el Sr. Azcárate, un hombre de su rectitud, que reconozco, al hablar y al suponer que habia habido prisa en

este contrato, cuando veis la detencion con que van los debates, el estudio que de él se hace, el mismo silencio del Ministro de Ultramar, que no ha querido intervenir para que no se pudiera decir que tenia prisa? ¿Qué significa el decir que esas prisas para el contrato, á quien conviene, segun decia el Sr. Azcárate? ¿A quién conviene? ¿*Cui prodest*? ¿Se ha fijado el Sr. Azcárate, mi dignísimo y respetable amigo, á quien repito que me dirijo sintiéndolo, pero con todo el respeto y con toda la consideracion que S. S. me merece, se ha fijado el Sr. Azcárate en la gravedad de estas palabras, habiendo aquí un Ministro que presenta este proyecto, que hace suya toda la responsabilidad, que no quiere compartirla, no con todos sus compañeros de Gabinete, pero ni siquiera con los señores Ministros de la Gobernacion, de Hacienda y de Marina, que fueron ponentes conmigo? ¿*Cui prodest*?

¡Ah! Sr. Azcárate, no haga S. S., permita que se lo diga un hombre de mi edad, de mi experiencia y de mis cabellos blancos; no haga S. S. argumentos de esta clase, porque yo desde este banco no puedo contestar á S. S., y sobre todo al Sr. Celleruelo, como desde el banco rojo del Diputado, porque este es un banco de defensa y no de ataque; pero tenga en cuenta el Sr. Azcárate, cuando decia que el Sr. Presidente de la Comision y el Ministro de Ultramar habian sido engañados, tenga en cuenta S. S. no sea él el engañado, porque al argumento de *cui prodest* dirigido al Gobierno y al Ministro de Ultramar, yo podia contestarle á S. S. con el mismo argumento y diciéndole: esta clase de ataques, ¿á quién convienen? ¿*Cui prodest*?

Con esto está contestado tambien el Sr. Celleruelo que ayer á última hora, en los últimos momentos de la sesion, cuando ya todos nos disponíamos á marcharnos, aprovechó aquella ocasion para lanzar un ataque al Gobierno, que afortunadamente no he visto repetido hoy en las columnas del *Extracto* de la sesion. (*El Sr. Celleruelo*: ¿No está repetido?) No, señor. Si S. S. lo repite, yo me alegraré, y estoy dispuesto á sentarme para que hable S. S. (*El Sr. Celleruelo*: Espero que diga S. S. qué excusa es, porque quiero hacer constar que no he retirado ni una línea.)

Señores Diputados, me parece increible que el señor Celleruelo pueda decir esto. Yo apelo á vuestra memoria y á vuestra conciencia. Aquí teneis el *Extracto* de la sesion de ayer; aquí hay palabras y cargos muy duros para el Gobierno respecto de una cuestion de honra y de moralidad; pero aquí no hay aquella frase horrible que de lábios de S. S. ménos que de ninguno se podia pronunciar, al decir «todo se ha perdido;» y, Sres. Diputados, el Sr. Celleruelo decia: *todo, todo, todo.*

Y aquí se ha puesto que «si ese magnífico negocio de la Trasatlántica se realizara habria que reconocer y confesar que todo se ha perdido en este país, hasta el respeto á sí mismo en el partido liberal.» (*El Sr. Celleruelo*: Pido la palabra.) ¿Fueron estas las frases del Sr. Celleruelo? (*El Sr. Celleruelo*: Pido la palabra, Sr. Presidente.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya le he oido á S. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Era para rogar al Sr. Presidente que hiciera el favor de mandar se traigan aquí las cuartillas para que conste que no he retirado ni enmendado ni una palabra, ni una coma.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúe el Sr. Ministro de Ultramar.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Señor Celleruelo, discutimos aquí de buena fé, y discutiendo de buena fé, yo digo á S. S. que queda realmente todo el concepto y expresion de su pensamiento en esta frase, que quedan sus mismas palabras; pero lo que no hay aquí es la acentuacion de S. S.: el repetir el *todo* para dar tiempo á que los Sres. Diputados creyesen que detrás de aquello venía lo que S. S. parecia aludir á una frase célebre, y yo la esperaba; pero en medio de la confusion y del tumulto de aquel momento no la oí, y acepto como buena la frase que aquí se ha puesto, y no la de todo se ha perdido, todo, todo, incluso el honor. Eso no lo dijo S. S.; pero esa era la intencion de S. S.; esto se veia clara y evidentemente.

Señores Diputados, yo no quisiera, y voy ya á decir muy pocas palabras para terminar este larguísimo discurso para vosotros y para mí; yo no quisiera molestaros en lo más mínimo, y dar lugar, por mi parte, á escenas á que parece que somos tan amantes en este nuestro país meridional. Yo espero, y confío que el Sr. Celleruelo explicará sus palabras, por lo que concierne á esas cuestiones de moralidad y de honradez á que S. S. se ha referido. Cuando ha hablado de Ministros liberales y honrados que no podian firmar este contrato; cuando habló, aceptándolo tal como está escrito, que habria que reconocer que se habia perdido en el país hasta la respetabilidad del mismo partido liberal, ¿qué ha pretendido S. S. decir con esto? No hablemos tanto, créame S. S., de moralidad, y practiquémosla más. ¿Qué ha pretendido decir S. S.? Yo supongo que con esto S. S. no se ha dirigido en lo más mínimo al honor indiscutible y á la indiscutible moralidad de todos los Ministros que se sientan en este banco; yo comprendo, yo me explico, que en el calor de la improvisacion se puedan lanzar aquí ciertas frases y ciertas especies que hagan determinado efecto; pero yo no puedo esperar que S. S. insista en la intencion que puede darse á sus palabras, que puede darse á estas extrañas palabras de S. S., porque entonces, entonces yo, por mi parte, no solamente me veria obligado á protestar, sino que me veria obligado á decirle á S. S. que el que no respeta á los demás no merece respeto. Si hubiésemos de entrar, que no quiero entrar, en ese camino, yo no tendria inconveniente, Sres. Diputados, y os lo digo, yo desde este banco no he de decir una palabra más, pero yo no tendria inconveniente en presentar mi dimision del cargo de Ministro, y aún, si es necesario, quedarme sin la inmunidad del Diputado para poder contestar á las palabras del Sr. Celleruelo, si es que la intencion que las ha dado el Sr. Celleruelo es la que yo he creido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Celleruelo.

El Sr. **CELLERUELO**: Señores Diputados, no pensaba ayer tomar parte en el debate; y esto es tan cierto, como puede asegurar y declarar mi querido amigo el Sr. Azcárate, con quien habia convenido fuese él quien rectificase por los dos. Palabras que salieron del banco de la Comision me obligaron á mí á decir las que tanto han molestado al Sr. Ministro de Ultramar; pero no porque tuviera decidido dejar de tomar parte en el debate, expuse ante la Cámara cosa alguna que no hubiese pensado y meditado hace mucho tiempo. Todo cuanto he dicho, dicho está, y no retiro ni una coma, ni una tilde; y todo lo considero tan lícito y creo tan correcto como expuesto al amparo y bajo la garantía del Sr. Presidente, que no ha

creido conveniente interrumpirme en ninguna parte de mi discurso sino porque me salia de la rectificacion, pero nunca por las palabras que decia.....

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente no juzga la gravedad de los conceptos, ni ménos penetra en la esfera de las intenciones. Llama la atencion del Congreso, y sobre todo del Diputado que habla, cuando salen de sus labios palabras que no debieran salir. Yo no oí que el Sr. Celleruelo dijera palabra alguna que mereciera la intervencion del Presidente, lo cual no supone, ni mucho ménos, porque yo no discuto sobre esto con S. S., que al Presidente pudieran dejar de parecerle graves é injustos los cargos que dirigió su señoría; no dice con esto tampoco que se lo pareciesen, porque esto ya sería intervenir en un debate con S. S.; pero hace constar que S. S. no tiene razon para justificar y abonar cuanto dijese con el silencio con que le escuchó el Presidente.

El Sr. **CELLERUELO**: No he tratado de abonar, Sr. Presidente, los conceptos formulados ayer por mí, sino la conveniencia parlamentaria de las palabras que he pronunciado; S. S. ha contestado en parte á la indicacion del Sr. Balaguer, puesto que S. S. no se ha metido en intenciones, cosa que el Sr. Balaguer ha olvidado metiéndose en las mias; pero como no tengo obligacion ninguna de decir cuáles fueron... (*El señor Rodrigañez*: Pero la nobleza obliga á explicarlas.) No tengo que replicar, ni para qué discutir con el señor Rodrigañez; estoy contestando al Sr. Balaguer: de mis obligaciones soy yo el juez, y yo sé cómo debo cumplirlas. ¿Qué dije yo ayer? Pues decia, refiriéndome á ese expediente que deseaba, que habia indicado en otra ocasion la conveniencia de que se imprimiesen todas sus páginas, porque estaba convencido de que el señor Presidente del Consejo de Ministros, que tiene muchas y muy importantes ocupaciones, no le conocia, y que estaba seguro de que conociendo S. S. ese expediente en cuyas líneas, escritas con una parcialidad manifiesta, resaltaba, á juicio mio, ese maravilloso negocio que intenta hacer la Trasatlántica á expensas del Tesoro público, no hubiera consentido este debate. Yo, al decir esto, me referia al expediente, y tanto hacía la salvedad del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, cuanto que mi sentimiento era que el expediente fuera desconocido para S. S.

Y esto que yo dije, aunque en otra forma, lo habia dicho ya el Sr. Azcárate con toda su autoridad y elocuencia, y de seguro con más energía y virilidad, porque yo no tengo las condiciones del Sr. Azcárate. ¿No dijo el Sr. Azcárate que mientras no se le convenciese de lo contrario creeria que era éste un contrato entre la astucia y la inocencia? ¿No dijo que resaltaba en todas las páginas de ese expediente la benevolencia, la buena intencion en favor de la Trasatlántica, por parte del Ministerio de Ultramar, mientras que en todos los informes del Ministerio de Marina resaltaban el amor á la Patria y la defensa de los intereses generales? ¿He dicho yo más que el Sr. Azcárate? ¿Por qué el Sr. Ministro de Ultramar toma en cuenta mis palabras y se da por ofendido y no va á buscar la intencion en las palabras del señor Azcárate?

Pues todavía decia yo más ayer, y es que debia dar una explicacion de la impasibilidad del Presidente del Consejo, y si no concluí de darla, fué porque el Sr. Presidente de la Cámara, con mucha justicia, me interrumpió diciendo que me salia de la alusion.

Yo decia, dirigiéndome al Sr. Presidente del Consejo de Ministros: no creo que S. S. haya dado al olvido, respirando la atmósfera del Poder, las fuerzas que son necesarias á todos los partidos para su existencia: no basta una gran fuerza política, queria decirle; es necesario una gran fuerza moral; S. S. para venir al Poder, tenía todas las fuerzas morales que han sido siempre distintivo del antiguo partido progresista; fuerzas morales que no han podido reunir jamás los partidos conservadores; tenía además una fuerza política tan grande, como nunca la ha tenido en este país ningun hombre político; respecto de esta última fuerza, ni queria, ni quiero discutir, admito que S. S. la conserve íntegra; pero, ¿cree S. S. que puede conservarse la primera patrocinando proyectos como el de la Trasatlántica? El Sr. Presidente del Consejo es un hombre de gobierno, muy antiguo y muy experto; S. S. no puede desconocer las causas que en política producen los terribles efectos; S. S. sabe, como sabemos todos nosotros, que todas esas cuestiones que tanto le llaman la atencion y que tanto le preocupan; que esas insurrecciones y esas asonadas no han de tener resultado alguno mientras la opinion pública no les preste calor y fuerza, fuerza y calor que nunca ha prestado este pueblo español de carácter é instintos verdaderamente conservadores, más que cuando Gobiernos ciegos le han empujado con una série de lamentables equivocaciones.

Y queria decir que yo le advertia lealmente á su señoría, á ese Ministerio todo, incluso al Sr. Balaguer, que era una equivocacion lamentable insistir en la aprobacion de este proyecto y en presentarlo á la mayoría como cuestion de vida y de existencia.

¿Dónde están esas reticencias y esas intenciones que ha creido ver en mis palabras el Sr. Balaguer? Todo esto que yo digo sería lícito decirlo á cualquiera de los indivíduos de la mayoría que no están conformes con el Gobierno en este punto, y no sería en ellos más que una leal advertencia al Gobierno.

En cuanto á que yo me indigne con este proyecto de ley, he de decir solamente que he dado todas las razones que justifican mi indignacion; pero voy á exponer la final. El Sr. Balaguer en su discurso ha olvidado tratar un punto, y yo voy á insistir sobre él, para ver si S. S. puede darme alguna explicacion. Trátase de la manera cómo son conducidos de España á Cuba y de Cuba á España nuestros soldados y nuestros licenciados del ejército, cuestion importantísima hasta tal punto, que el Sr. Fernandez Villaverde ha declarado desde el banco de la Comision que el trasporte de nuestras tropas era el objeto principal de este contrato.

Pues bien; yo el otro dia denuncié ante la Cámara lo sucedido en el viaje del vapor *Reina Mercedes*, viaje que se verificó en el mes de Enero último. El señor Ministro de Ultramar me dijo que ese asunto estaba entregado á los tribunales de justicia. Resultó despues de varias rectificaciones, que el asunto no estaba entregado á los tribunales de justicia, y que lo que habia era que la Compañía Trasatlántica habia entablado una querella contra el periódico en que se publicó el hecho que yo denuncié en la Cámara. Hoy vengo ante el Congreso á denunciar un hecho ocurrido el dia 1.° de Abril último, hace tres dias, en el viaje del vapor *Veracruz*; y para que no se diga que me hago eco de esas gentes que sienten pesar por el bien ajeno, ó que obedecen á pasiones ó á intereses

bastardos, voy á leer una pequeña parte de lo que se publica respecto al asunto en uno de los periódicos más importantes de Galicia, *La Voz de Galicia*. Primero hace el indicado periódico la descripcion del pasaje, y despues dice:

«Hizo este buque su salida de la Habana con tal precipitacion y falta de órden, que los 300 soldados y 300 paisanos, cuyo total de 600 hace próximamente el número de pasajeros que conducia, hubieron de acomodarse de cualquier modo y á la ventura sobre cubierta.»

Añade despues:

«Ya entrada la noche, bajaron al camarote de proa los aludidos viajeros, y halláronse con que tenian que acomodarse todos en revuelta confusion en un departamento demasiado angosto. Como el mar estaba agitado, los mareos empezaron pronto; y esto, unido á la conducta de los marineros, que se negaban á tender las lonas de las literas; á la falta de colchonetas para acostarse, y á la carencia de luz, fué bastante para exasperar los ánimos de aquellos indivíduos, que tuvieron que arreglar por sí el dormitorio y amontonarse de cualquier manera.»

Entre ellos andaban cuatro infelices mujeres, á las que se negó departamento separado y se las obligó á ir entre los hombres, comer con ellos, dormir en el mismo local y usar para sus más privados servicios de iguales medios que los hombres.

Al dia siguiente se distribuyeron entre los viajeros un plato, un vaso y una cuchara de hoja de lata y una fuente para cada grupo de ocho personas. Esto tenía que servirles para ocho comer y para lavarse..., quizá tambien cada ocho personas en el mismo agua y en el mismo útil en que comian.»

Dice más adelante:

«La alimentacion para los paisanos consistia en una *lata* de agua negruzca llamada café, propinada á cada ocho hombres á las seis y media de la mañana. La misma *lata*, de habichuelas ó garbanzos, bacalao ó arroz, alternativamente, como almuerzo, á las nueve de la mañana, y fideos ó arroz en cataplasma, y una especie de vergozante cocido, de comida, á las cuatro de la tarde. Y esto para los paisanos.»

No insisto sobre lo de los paisanos, porque, despues de todo, aquí no se trata de subvencionar á la Compañía para que lleve paisanos, sino para que lleve á militares.

«Los militares ¡desgraciados! galleta, rancho de arroz ó macarron, y no probar la carne en todo el viaje. A eso quedaba reducida su alimentacion.

De ahí que, como los paisanos tenian que fregar aquellas latas que para tan diversos usos les servian, se las entregasen á los soldados, quienes excitados por el hambre, no solo se ofrecian á lavarlas á cambio de los restos de la comida, sino que suplicaban agonizantes esa limosna.

....

....

De toda la oficialidad, de toda la tripulacion, se quejan los viajeros; han recibido desprecios de todos, bruscas contestaciones de muchos, malos tratamientos de la mayor parte.

Hacen honrosa excepcion del sobrecargo y mayordomo, á cuya afectuosidad están reconocidos, y especialmente del padre capellan, á quien, segun ellos, se debe que los muertos durante la travesía *no hayan sido más que siete*.

Más de 20 enfermos, casi moribundos por la falta de alimento, de aire puro y de alguna comodidad, eran tambien víctimas de las intemperancias del practicante del buque, que les prodigaba, en lugar de los cuidados que requeria su estado, disgustos contínuos por los altercados que sostenia con el capellan, á quien increpaba injustamente.»

Y voy á terminar, exponiendo ante el Congreso el hecho siguiente:

«Uno de los pasajeros, cuyo estado de razon no debia ser muy normal, y que se empeñó en no dormir, pretestando que no queria hacinarse con los demás, perturbado por los sufrimientos de la situacion inverosímil que atravesaba, y alarmado por el temporal que reinaba en la noche del 18, dió gritos de ¡socorro! y produjo tal desconcierto en el barco que despertó toda la gente, creyendo que se trataba de un incendio. La confusion fué espantosa.

De órden del capitan ese hombre fué conducido á la barra y abandonado en ella, sobre cubierta, expuesto á las inclemencias del mal tiempo, cerca de cinco dias. A intervalos lo soltaban para que se pasease y á fin de evitar que sus miembros se entumeciesen.

En uno de esos intervalos debió apoderarse de él tal desesperacion, que decidió poner fin á sus dias y se arrojó desde el puente á la mar en la mañana del dia 23.

Pareció á algunos que el vapor pretendia detenerse, acaso para intentar el salvamento del suicida; pero si se detuvo fué tan escasamente, que nadie lo notó, segun hemos oido, ni nadie vió que se intentase poner en práctica ningun medio de salvamento. Acaso lo haya impedido el temporal; pero de todas suertes, ¡á qué deducciones tan dolorosas se presta este hecho!»

¿Hay alguna exageracion, hay algun calor en todo cuanto yo he dicho ayer, que no esté perfectamente justificado? Cuando se ve que á la Compañía que hace esto, que á la Compañía responsable de lo referido respecto al buque *Reina Mercedes* y de todo lo que han denunciado otros Sres. Diputados, se la prefiere para prestar el servicio de que trata el dictámen que discutimos, ¿no es pálido todo cuanto pueda decirse?

Yo creo, Sres. Diputados, que he estado muy parco.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á preguntar si se prorroga la sesion.»

Hecha la pregunta por el Sr. Secretario Sanchez Arjona, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Ultramar tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Muy pocas han de ser realmente las que pronuncie.

El Sr. Celleruelo, en una de las últimas sesiones, hizo una denuncia respecto á lo ocurrido en el viaje del vapor *Reina Mercedes*. Yo me levanté á decir algunas palabras en contestacion al Sr. Celleruelo, y le dije, y repito hoy, porque es preciso que los señores Diputados lo tengan en cuenta, que en ningun centro oficial, que en ninguna Comandancia de marina, que en el Ministerio de Ultramar no consta nada, absolutamente nada, de lo que dijo el Sr. Celleruelo refiriéndose á un periódico.

Si ha ocurrido algo de lo que el Sr. Celleruelo dice en el viaje del vapor *Reina Mercedes*; si hay algun pasajero que tiene algo que decir, que tiene que

protestar, ¿cómo es que el libro del buque no dice nada, y cómo es que no se ha dirigido ninguna protesta ni reclamacion al Ministerio de Ultramar, que es al que deben dirigirse? Yo he puesto telegramas á las Comandancias de Marina, y me han dicho que ignoraban esto; yo he preguntado en el Ministerio de Ultramar si habia venido alguna protesta, y se me ha manifestado que no habia llegado ninguna. Todo nacia de un periódico, no sé de dónde, que habia dicho esto; pero la Compañía Trasatlántica se apresuró á denunciar á ese periódico. ¿Y sabeis lo que ha ocurrido? Porque yo he tenido muy en cuenta, considerándola muy grave, la denuncia del Sr. Celleruelo, como tendré en cuenta todas las que hagan los Sres. Diputados en uso de su libérrima voluntad. ¿Sabeis, digo, lo que ha ocurrido? Pues en el juicio prévio que establece la ley para que la Compañía pudiera entablar su demanda contra ese periódico á que tantas veces se ha referido el Sr. Celleruelo, el director del mismo, Sr. Fernandez Latorre, designó como autor del artículo á un dependiente suyo llamado D. José Lombardero, eludiendo de esta manera el director la responsabilidad que pudiera caberle. Pero de todos modos, ¿dónde están esas denuncias de los pasajeros y esas protestas? No ha habido más que un solo periódico que haya publicado ese artículo, y al ser este periódico llevado á los tribunales, el director eludió la responsabilidad diciendo que es un dependiente suyo el autor del artículo.

Dije al Sr. Celleruelo, en prueba de mi buena fe, y de la que hemos de tener y tenemos nosotros aquí, que en vista de que S. S. habia hecho esa denuncia ante la Cámara, por más que no le pregunté siquiera si se hacia de ella responsable, mandé incoar un expediente en el Ministerio de Ultramar. Yo trataré de averiguar lo que haya de verdad en el asunto; pero por de pronto, conste que el director del periódico donde ha salido el artículo no admite la responsabilidad. En el expediente del Ministerio de Ultramar, hasta ahora no resulta nada; todos los Centros y todas las personas consultadas dicen que el hecho referido no es exacto. Además, habia 300 pasajeros en el buque, y ninguno viene á decir que es exacta esa relacion.

Veremos ahora lo que ha sucedido con el vapor *Veracruz*. Yo ignoro, como vosotros comprendereis, Sres. Diputados, lo que ha ocurrido. Tambien el señor Celleruelo se refiere á un periódico. (*Un Sr. Diputado*: Es el mismo.) Pues entonces será el dependiente del director el que haya escrito el artículo. ¿Pero es realmente el mismo periódico? (*El Sr. Celleruelo*: Sí.) Pues entonces, puesto que el Sr. Celleruelo hace la denuncia en la Cámara, yo haré incoar el oportuno expediente. (*El Sr. Celleruelo*: No le corresponde á S. S.) Pues no sé á quién le corresponde. Supongo que á estas horas el artículo estará denunciado por la Compañía Trasatlántica, que es la principalmente interesada en ello.

Pero yo pregunto: ¿qué es eso de tantos soldados que van sin sus jefes, los cuales en todo caso pueden protestar y acudir al Gobierno contra la Compañía? ¿No habia además ningun pasajero de bastante nobleza de alma para escribir con su nombre y firma al Ministro de Ultramar lo ocurrido? ¿Qué significa todo eso?

Resulta, señores, que es un periódico, siempre el mismo, el que escribe este artículo, y por de pronto yo me permito decir, mientras los tribunales no decidan, que parece que está interesado en presentar así las cosas. Repito que al Ministerio de Ultramar no ha venido ninguna protesta de ningun pasajero, ni de los oficiales que debian ir al frente de esos soldados, y haberse dirigido á sus jefes si todo eso era cierto. ¿He de hacer yo caso mientras las pruebas no vengan á demostrarlo, de lo que dicen los sueltos de los periódicos?

Respetable es la prensa, altamente respetable, sobre todo para mí, que soy hijo de ella, y que siempre la consideraré; pero en la prensa, como en todo lo del mundo pueden cometerse errores, y se publican artículos y sueltos, los cuales, aun contra las ideas del mismo director, pueden resultar; y no porque se publiquen en la prensa ha de hacerse eco de ellos el Ministro de Ultramar. Lo que debe hacer el Ministro de Ultramar es lo que yo hago: que cuando veo en la prensa, en los cuadernos que me dan de la prensa del dia, cuando veo algo de un periódico que me parece justificado, algo, por insignificante que parezca, procuro inmediatamente tomar informes, y si procede, impongo el condigno castigo, ó se hacen las reclamaciones necesarias, ó contesto á la prensa que se ha equivocado. Esto es á lo que me ofrezco yo en el presente caso: aquí hay un artículo leido por el señor Celleruelo; no consta nada de esto, como no consta nada absolutamente de lo dicho por el anterior artículo en el Ministerio de Ultramar referente á esto; nada han dicho los oficiales que iban al mando de esos soldados, ni han dicho tampoco nada los pasajeros; yo abriré el correspondiente expediente, y veremos lo que da de sí. (*El Sr. Celleruelo pide la palabra.*)

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): No pensaba, Sres. Diputados, tomar parte en este debate, y mucho ménos creia que adquiriera las proporciones que ha tomado; tan persuadido estaba yo, y tan persuadido estaba el Gobierno de que en este asunto se habia hecho lo mejor que se podia hacer, ¡qué digo lo mejor que se podia hacer! lo único que se podia hacer en bien de los intereses públicos, teniendo en cuenta los antecedentes de esta cuestion, su larga historia, las fuerzas navales creadas en el país, los compromisos á que en otro caso se hubiera visto obligado el Gobierno, las necesidades que nos impone nuestra situacion en el mundo y los recursos de que puede disponer esta Nacion, despues de tantas, tan varias y tan desdichadas vicisitudes porque ha pasado. (*Muy bien.*)

¿Qué más podemos desear, Sres. Diputados, qué más podemos desear que, dados los recursos de que disponemos, dada nuestra situacion, colocarnos á la altura, en comunicaciones marítimas, á que se encuentran los países más poderosos del globo? Y todavía, teniendo mucho ménos movimiento comercial que ofrecer á nuestros barcos en estas comunicaciones marítimas que el que tienen esos otros países poderosos, porque por eso y para eso son más poderosos que nosotros, todavía, repito, obtenemos las ventajas que obtienen los demás, con ménos ó con igual sacrificio. ¡Ojalá, Sres. Diputados, que esto que resulta de este proyecto de ley, respecto de nuestras comunicaciones marítimas, pudiéramos decirlo de nuestras comunicaciones terrestres! Y ¡ojalá que esta relacion

que podremos mantener entre nuestras comunicaciones marítimas con las de los demás países, aprobado que sea este proyecto de ley, pudiéramos mantenerla con otros pueblos respecto á nuestras comunicaciones terrestres!

Porque, despues de todo, Sres. Diputados, ¿qué sucede aquí? Que obtenemos para las líneas similares, para las líneas semejantes, la velocidad que tienen los países más adelantados, y que la obtenemos con menor subvencion. ¿Y qué, se quiere más? ¿Es que todavía se cree que hay derecho para criticarnos porque no tenemos ó no exigimos barcos tan poderosos como los que posee la Inglaterra? ¿Es que acaso los podemos tener? ¿Es que debemos aspirar á ello? Señores Diputados, querer que la Nacion española, despues de todas sus desgracias, surja de repente, no á igual altura, sino sobrepujando á la Nacion más poderosa en los mares que se ha conocido jamás, eso es un delirio, y el pretenderlo, el imaginarlo siquiera, es tanta locura, como lo sería en mi distinguido amigo particular el Sr. Azcárate el querer competir con los potentados de la tierra; porque S. S. vivirá relativamente tan bien como los altos, como los grandes potentados; pero supongo que no pretenderá tener sus mismos palacios, sus elegantes carruajes, la misma suntuosidad, la misma mesa y todo el fausto á que aquellos señores están acostumbrados.

Pues bien; si S. S. pretendiera eso, pretenderia una locura que no podria realizar, y si por acaso, que yo no conozco los recursos del Sr. Azcárate, aunque me parece que han de ser modestos, si por acaso lo consiguiera, lo haria solo durante un breve momento, y para irse al dia siguiente desde su magnífico palacio al asilo de San Bernardino. (*Risas.*)

He dicho, Sres. Diputados, que no pensaba tomar parte en este debate, aun dadas las proporciones indebidas que ha adquirido, y que no debió jamás adquirir, que no hubiera tomado en ningun otro país más que aquí, donde parece que hay un gusto especial en remover las malas pasiones, aun dentro de lo que es más grande, de lo que es más solemne y más beneficioso para la Patria. (*Muy bien.*) Pues aun dadas esas grandes, pero indebidas proporciones á que me refiero, yo no hubiera tomado parte en este debate. (*Un señor Diputado pronuncia algunas palabras.*) ¡No faltaba más si no que ahora se irriten algunos señores despues de que nosotros hemos escuchado con calma los agravios más terribles que se han dirigido jamás á nadie! (*Aprobacion.*) Y lo que me extraña aun más, es que el interruptor parece que ha sido uno que ni siquiera dirigió los cargos á que contesto. (*Risas.*)

Dejando esto aparte, Sres. Diputados, en vista del giro que se ha dado á última hora á este debate, yo me veo obligado á hacer uso de la palabra, y no para discutir, porque yo no discuto ciertas cosas, sino para rechazar con toda la energía de que soy capaz ciertas insidiosas reticencias y ciertas malévolas insinuaciones, enfrente de las cuales voy á contestar de una manera muy terminante al Sr. Celleruelo como protesta contra semejante conducta.

Y voy á contestar haciendo esta solemne declaracion: nunca pensé, no pensaba tampoco el Gobierno haber hecho de este asunto una cuestion de Gabinete; pero desde el momento que se quiere sembrar una duda y arrojar una sombra sobre la conducta de los amigos y de los correligionarios que en este proyecto de ley han intervenido, ¡ah! no solo el Gobierno hace de aquel una cuestion de Gabinete, sino que yo personalmente lo hago cuestion mia, y declaro que no consideraré como amigo á todo aquel que tenga reparo en unir su voto al voto mio en esta cuestion. (*Muy bien; aprobacion en la mayoría.—Los Sres. Marqués de la Vega de Armijo y Martinez Luna piden la palabra.*) Y esto no lo hago por mí, que á mí no me importa nada de ciertas insinuaciones, á las que ni siquiera considero á la altura de mi desprecio: lo hago por mis compañeros de Gobierno de este Ministerio y del Ministerio anterior; lo hago por los indivíduos de la Comision; lo hago por mis amigos; lo hago por el partido; lo hago por los adversarios que, como nosotros, piensan; que en cuestiones de honra y de moralidad no hay adversarios ni amigos. Y cuando veo que sobre la limpia reputacion de mis amigos, de mis compañeros, de mis correligionarios, y hasta de mi partido, se quiere arrojar una sombra de duda sobre su moralidad, ¡ah! entonces me entrego por completo á mis amigos y á mis correligionarios; entonces considero su honra como la mia; entonces quiero ser responsable como ellos, quiero seguir su suerte, quiero mezclarme con ellos, y con ellos decir que si álguien piensa de nosotros una indignidad, no puede ser sino porque él sea en nuestro puesto y en nuestra situacion capaz de realizarla. (*Muy bien.*)

Gracias muy expresivas doy al Sr. Celleruelo por los cuidados que se toma en favor del partido liberal; pero, créame S. S., el partido liberal no necesita de sus cuidados. El partido liberal ha tenido siempre muchos detractores, como todo partido que emprende grandes reformas y que acomete grandes empresas; pero, afortunadamente, el partido liberal ha sabido salir victorioso siempre contra todos sus detractores. Se quiso deshonrar á Mendizábal, y con él al partido liberal, y sus detractores, los que, quizá en su puesto, hubieran hecho lo que contra él imaginaron, esos lo llenaron de calumnias, publicaron por todas partes que era un ladron, y Mendizábal llegó rico al Poder y lo dejó pobre, y al poco tiempo de dejarlo tenian sus amigos que mantenerle en la emigracion, y cuando volvió á su Patria volvió para vivir muy modestamente, y cuando murió hubo que enterrarle casi de limosna. Y ese ejemplo de Mendizábal no es más que uno de los muchos que ha ofrecido siempre el partido liberal, y que espero seguirá ofreciendo. (*Bien, bien.*)

¿Qué importa, pues, al partido liberal de sus detractores, ni qué valen la Trasatlántica española, ni todas las Trasatlánticas del mundo juntas, para violentar la conciencia de un partido semejante, torciendo la conciencia de aquellos de sus indivíduos que han intervenido en este asunto? ¡Ah! ¿Qué valor se da, por los que intentan deprimirnos, á la gloria, á la fama, á la reputacion, al buen nombre que se adquiere, como lo han adquirido todos los indivíduos de la Comision, todos los amigos nuestros que han intervenido en este asunto, todos nuestros correligionarios que más ó ménos directamente han de contribuir á resolverle? ¿Qué valor, repito, dan á todo esto, cuando se adquiere, como estos señores lo han adquirido, para creer que se pueda arrojar un dia al arroyo por ninguna clase de intereses ni por ningun género de consideraciones? Quien tiene en tan poca estima cosas que tanto valen, mereceria compasion, si fuera digno de ser compadecido. (*Bien.*)

Señores Diputados, es muy tarde: me es, además

sumamente amargo ocuparme en estas cosas tan tristes, y quiero concluir.

El Gobierno ha hecho, en este asunto, á que se refiere el proyecto que se está discutiendo, lo más que ha podido hacerse en bien del Estado; ha conseguido lo que, dados los antecedentes del asunto, no se creia que fuese posible conseguir; y para lograrlo ha hecho, yo os lo aseguro, esfuerzos supremos. Podria, quizá, algun Gobierno haber igualado á éste en las ventajas obtenidas; pero tengo la seguridad de que ninguno le hubiera sobrepujado en voluntad, ni en desinterés, ni en rectitud, ni en el patriotismo con que ha llevado á cabo esta negociacion. Y no tengo más que decir. (*Aprobacion en la mayoría.*)

El Sr. **CELLERUELO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice octavo *al* Diario *núm. 62, sesion de 4 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo único. La carretera de segundo órden de Torrelavega á Oviedo, que se ha dado por terminada en la Tenderina, al empalmar con la de Adanero á Gijon, se continuará hasta la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon, procediéndose sin demora al estudio del trayecto entre la Tenderina y dicha estacion.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se procede á la votacion definitiva de varios proyectos de ley.»

Se leyeron, revisados por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votaron y aprobaron definitivamente los siguientes proyectos de ley:

Sobre inclusion en el plan general de carreteras del Estado, de las siguientes:

Del alto de las Atalayas á Fortuna. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 63, que es el de esta sesion.*)

De Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y otra de Herrera del Duque al puerto de San Vicente. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

De Azumara á Puente de Otero. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

La prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

De Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra). (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

De Duañez á Ateca. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

De Castilruiz á Villanueva de Cameros. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

La prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

Sobre la prolongacion hasta las inmediaciones de Ciutadilla de la de Cervera á Pons. (*Véase el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

Igualmente se leyeron, revisados por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votaron y aprobaron definitivamente los siguientes proyectos de ley:

Incluyendo en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba, el de Pinar del Rio al Puerto de los Arroyos. (*Véase el* Apéndice undécimo *á este* Diario.)

Variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada. (*Véase el* Apéndice duodécimo *á este* Diario.)

Haciendo extensivos á los minerales de manganeso, zinc y plomo, los beneficios otorgados á los de hierro en la isla de Cuba. (*Véase el* Apéndice décimotercero *á este* Diario.)

Sobre una trasferencia de crédito al presupuesto del Ministerio de Fomento, con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes. (*Véase el* Apéndice décimocuarto *á este* Diario.)

Se leyó por primera vez, y pasó á la Comision, acordando se imprimiera y repartiera, una adicion del Sr. Sanz al art. 1.° del dictámen sobre el proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice décimoquinto *á este* Diario.)

Igualmente se leyó por primera vez, y pasó á la Comision, acordando se imprimiera y repartiera, un artículo adicional del Sr. Conde de Toreno al dictámen relativo al proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo para obras municipales. (*Véase el* Apéndice décimosexto *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Acuerda el Congreso no celebrar sesion el miércoles, jueves, viernes, sábado y domingo de esta semana?»

El Congreso así lo acordó.

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Yo desearia, y conmigo están conformes muchos Sres. Diputados que se han ausentado ya, que se preguntara á la Cámara si acordaba que la primera sesion que se celebrase fuera la del martes próximo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Está hecha la pregunta, y tomado el acuerdo. El lunes será la primera sesion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para el lunes: los asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y media.

DIEZ Y SEIS APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente, sobre inclusion en el plan general de carreteras de la de las Atalayas á Fortuna.

SEÑORA: Las Córtes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden, en la provincia de Múrcia, que partiendo de la de Alicante á esta ciudad desde la subida al Alto de las Atalayas, termine en Fortuna, pasando por el Cuello de la Tinaja y Salinas de Rambla Salada.

Y el Congreso de los Diputados lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Señora. A L. R. P. de V. M.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Diego Arias de Miranda, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente, sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos en las provincias de Cáceres y Toledo; la primera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, y la segunda de Herrera del Duque al Puerto de San Vicente.

SEÑORA: Las Córtes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado dos de tercer órden en las provincias de Cáceres y Toledo: la primera, que partiendo de la carretera de Herrera del Duque á Talavera de la Reina, cerca de dicho Herrera y en el punto de empalme que se crea más conveniente, conduzca á Logrosán; y la segunda, que desde la propia carretera de Herrera del Duque y punto próximo á Puerto Rey, cruzando la de Navahermosa á Logrosán y pasando por el Campillo de la Jara, enlace con la de Jarandilla al Puerto de San Vicente.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Señora. A L. R. P. de V. M.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Diego Arias de Miranda, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente, sobre inclusion de la carretera de Azumara al Puente de Otero.

SEÑORA: Las Córtes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se adiciona á las carreteras de la provincia de Lugo que figuran en el plan general de las del Estado una de tercer órden, que se denominará de Azumara (en la de Lugo á Rivadeo por Meira), á empalmar con la provincial de Villalba á Fonsagrada en Puente de Otero, pasando por la villa de Castro de Rey.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Señora. A L. R. P. de V. M.=Cristino Martos, Presidente.= Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Diego Arias de Miranda, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente, sobre inclusion en el plan general de carreteras de dos de tercer órden en la provincia de Guadalajara.

SEÑORA: Las Córtes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Desde esta fecha formarán parte del plan de carreteras de tercer órden del Estado, en la provincia de Guadalajara, la que partiendo del kilómetro 139 de la de Albaladejito á Guadalajara pase por Chiloeches y el Pozo á empalmar en el punto más conveniente de la de Aranzueque á Mondéjar, en el valle del Tajuña, y la que partiendo del kilómetro 134 de la misma carretera de segundo órden de Albaladejito á Guadalajara, pase por Lupiana á empalmar en el punto más conveniente de la de Brihuega á la Armuña, entre Valfermoso y Tomellosa.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Señora.=A L. R. P. de V. M.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.=Diego Arias de Miranda, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta el puerto de Ayamonte de la de Gibraleon á Ayamonte.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras la prolongacion de la ya construida de tercer órden de Gibraleon á Ayamonte hasta el puerto de este nombre á las orillas del Guadiana.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, con arreglo á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras una de Carballino (Orense) á Silleda (Pontevedra).

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la que partiendo de Carballino, provincia de Orense, y pasando por Juefo, Villatuxe y la Iglesia de Cortejada, termine en Silleda, provincia de Pontevedra, cruzando el límite de las dos provincias entre el lugar de Cauzo y las Casas de Espiño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras una de Duañez á Ateca.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por dos indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de Duañez, empalmando en la que va de Soria á Calatayud, pase por Gomara y Deza á terminar en Ateca.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la de Castilruiz á Villanueva de Cameros.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado la de tercer órden siguiente:

Una que partiendo de la de Agreda á Soria, en el término de Castilruiz, pase por Fuentestrun, Trébago, Magaña, Fuentes, San Pedro Manrique y La Cuesta á empalmar en la de Yanguas, y de esta por Diustes á la de Villanueva de Cameros con la de Torrecilla.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá presente lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Hiendelaencina de la de Brihuega á Jadraque.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras, entre las de tercer órden, la prolongacion hasta Hiendelaencina, de la de Brihuega á Jadraque, incluida ya en dicho plan general.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta las inmediaciones de Ciutadilla de la de Cervera á Pons.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para incluir en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden denominada de Cervera á Pons, por Guisona, en la provincia de Lérida, desde Cervera hasta empalmar en las inmediaciones de Ciutadilla con la de Artesa de Segre á Montblanch.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba el que partiendo de Pinar del Rio termine en el puerto de los Arroyos.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por dos indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Queda incluido en el plan general de ferro-carriles de la isla de Cuba el que partiendo de Pinar del Rio, como continuacion del ferro-carril del Oeste, pase por San Luis, San Juan y Martinez, Sábalos, Guanes y Mántua, y termine en el puerto de los Arroyos, con arreglo á la ley de 13 de Julio de 1885; de la propia manera será considerado el ramal que, partiendo del puerto de Maniel, se enlace con el susodicho ferro-carril del Oeste en Artemisa ó sus proximidades, pasando por Guanajay.

Art. 2.° Por la situacion especial de los trazados, aislada de las demás del plan general, podrán subastarse las obras independientemente de la red general.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, variando la division de secciones del distrito electoral de Igualada.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. El distrito electoral de Igualada para las elecciones de Diputados á Córtes quedará dividido en las secciones siguientes:

Primera seccion, Igualada.

Segunda idem, Capellades.

Tercera idem, Pobla de Claramunt.

Cuarta idem, Bruch, Collbató, Piera, Castellolí.

Quinta idem, La Llacuna, Carme, Torres de Claramunt, Santa María de Miralles.

Sexta idem, Calaf, Castelfullit de Riubregós, Calonge, Prast del Rey, Salavinera, San Martin de Sasgayolas.

Sétima idem, Veciana, Copons, Pujalt, Jorba.

Octava idem, Rubió, Odena, Villanova del Camí, Montbuy.

Novena idem, Tous, Montmaneu, Argensola, Bell prat.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, haciendo extensivos á los minerales de manganeso, zinc y plomo los beneficios otorgados á los de hierro en la isla de Cuba.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. A partir del próximo año económico se hacen extensivas las franquicias de la ley del 17 de Abril del 83, tal como se refiere á los minerales de hierro, para los de manganeso, zinc y plomo.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, sobre una trasferencia de crédito al presupuesto del Ministerio de Fomento con destino á los gastos de la Exposicion de Bellas Artes.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por el Gobierno de S. M., ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. En el presupuesto de «Obligaciones de los departamentos ministeriales,» correspondiente al año económico 1886 87, seccion sétima, «Ministerio de Fomento,» se trasfieren 140.000 pesetas del crédito del cap. 15, art. 1.°, «Material de estudios y obras nuevas de carreteras,» á un capítulo adicional que se denominará «Gastos de la Exposicion de Bellas Artes que ha de celebrarse en el año 1887.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Adicion, del Sr. Sanz, al art. 1.° del dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva tomar en consideracion y aprobar la siguiente adicion al art. 1.° del proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica, en el caso de que no se adjudique por concurso este servicio:

«...siempre que la velocidad para el servicio de las Antillas sea de 12 millas por hora, desde que empiece á regir el contrato.

Trece millas por hora desde 1.° de Octubre de 1890 á 1.° de Enero de 1893, entendiéndose ambas velocidades como marcha média anual.

Desde 1.° de Enero de 1893 este servicio se desempeñará á una marcha média en viaje redondo de cada buque, de 14 millas á lo ménos, quedando la Compañía, por virtud de esta reforma, en libertad respecto al número de barcos que ha de tener para este servicio, sin que en ningun caso pueda admitírsele disculpa por falta de material para el mismo.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=José Sanz.=Eduardo Gullón.=Manuel Fernandez Capetillo.=Diego Suarez.=Francisco Lastres.=Manuel Alcalá del Olmo.=Julio Vizcarrondo.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Adicion, del Sr. Conde de Toreno, al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo para obras municipales.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso, que á continuacion del artículo único del proyecto de ley facultando al Gobierno para entregar al Ayuntamiento de Madrid el producto de los bienes que fueron destinados al reintegro de un préstamo de 2.500.000 pesetas contratado en 1868 para obras municipales, que pasará á ser art. 1.°, se añada el siguiente

Art. 2.° Las cantidades que por virtud de lo dispuesto en el artículo anterior perciba el Ayuntamiento de Madrid, se emplearán precisamente:

1.° En la construccion del foso de circunvalacion y en las expropiaciones indispensables á este fin en el límite de su zona fiscal, 1.500.000 pesetas.

2.° En la prolongacion de la calle de Bailén hasta San Francisco el Grande, 500.000 pesetas.

3.° En la adquisicion de una dehesa en las inmediaciones de Madrid y en la construccion en ella, de los edificios necesarios para el servicio de los ganados destinados al matadero, 350.000 pesetas.

Y 4.° En la renovacion del material de incendios, 150.000 pesetas.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=C. El Conde de Toreno.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Francisco Silvela.=El Marqués de Mochales.=Tomás Castellano.=Eduardo Garrido Estrada.=Emilio de Alvear.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL LUNES 11 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO: Abrese á las tres ménos cuarto.=Se lee y aprueba el Acta del dia 5 del corriente.=Se lee tambien, y queda sobre la mesa, el dictámen de la Comision de presupuestos sobre el proyecto de ley de censo de la poblacion en la parte que puede alterar ó modificar el presupuesto vigente.=Quedan sobre la mesa: primero, un estado, por provincias, del número de distritos municipales que tributan por territorial á razon del 17'50 y del 23 por 100, reclamado por el Sr. Quintana; segundo, el expediente personal de D. Juan García Lomas y Tagle, pedido por el Sr. García Lomas (D. Fidel), y tercero, una comunicacion del Ministerio de la Gobernacion acerca de los contratos celebrados por otros Gobiernos con la Compañía francesa titulada «Sociedad de trasportes marítimos de Marsella.»=Pasa á la Comision de presupuestos un pliego de consideraciones acerca del descuento impuesto sobre los beneficios y utilidades que obtengan los Bancos de emision y descuento; documento remitido por el Banco Hipotecario.=Pasan á las Secciones, para nombramiento de Comision, los siguientes proyectos de ley remitidos por el Senado: primero, sobre concesion de un ferro-carril desde Tudela á empalmar en la línea de Zaragoza á Pamplona, y segundo, sobre construccion de un ferro-carril desde Castejon á las inmediaciones de Fitero.=Pasan á la Comision correspondiente dos exposiciones, una de la Diputacion provincial de Búrgos, y otra del Ayuntamiento de Pancrudo (Teruel), haciendo observaciones acerca del proyecto de ley relativo á concesion de terrenos de aprovechamiento comun.=Queda sobre la mesa, durante tres dias, una Memoria, remitida por el Consejo de redenciones y enganches, en cumplimiento de lo que dispone la ley de 10 de Junio de 1885.=Pasan á la Comision respectiva varias adiciones al dictámen sobre las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba, referentes á distintas reformas en la ley de enjuiciamiento civil.=A la Comision de presupuestos pasa una exposicion, presentada por el Sr. Pardo Balmonte, de varios registradores de la propiedad, acerca del descuento que gravita sobre sus honorarios.=A la misma Comision pasa igualmente una exposicion, que presenta el Sr. Martinez Aquerreta, de gran número de empleados de las Compañías de ferro-carriles, rogando no se aumente el impuesto que vienen pagando por sus sueldos.=El Sr. Conde de Xiquena ruega al Sr. Ministro de Hacienda remita al Congreso el expediente sobre la venta de las fincas dadas en garantía por el Ayuntamiento de Madrid, para responder del empréstito de 10 millones de reales que obtuvo del vecindario; y al de la Gobernacion, que se sirva traer á la Cámara la situacion, por conceptos, del presupuesto municipal de Madrid hasta 31 de Marzo último; la existencia en caja en dicho dia, y el balance de los créditos y débitos municipales hasta la citada fecha; y concluye rogando á la Presidencia se sirva no poner á discusion el dictámen sobre devolucion de los 10 millones al Ayuntamiento de Madrid hasta que lleguen los documentos reclamados.=Contestacion de la Presidencia y del Sr. Ministro de Hacienda, que además contesta á la pregunta hecha en otra sesion por el Sr. Garrido Estrada sobre depósitos flotantes.=Rectifican los Sres. Garrido Estrada y Ministro de Hacienda.=El Sr. Conde de Vilana ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva traer al Congreso una relacion de lo recaudado por el Ayuntamiento de Madrid

por derechos de consumos en el último semestre; otra de las propiedades del Ayuntamiento y usufructo de las mismas; y termina rogando á la Presidencia, como el Sr. Conde de Xiquena, que se suspenda la discusion del proyecto de devolucion de 10 millones á dicho Ayuntamiento.=El Sr. Ministro de la Gobernacion ofrece remitir al Congreso los documentos reclamados.=El Sr. Gutierrez de la Vega ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva resolver el expediente de suspension del Ayuntamiento de Castalla (Alicante); de los alcaldes de Santa Margarita y Muros (Baleares), y del Ayuntamiento de Arches (Málaga).=El Sr. Conde de Sallent, haciéndose cargo de lo manifestado por el Sr. Gutierrez de la Vega acerca de los alcaldes de Santa Margarita y Muros, llama la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion sobre los escándalos que dice se cometen en las Baleares.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectificaciones repetidas de los Sres. Conde de Sallent y Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Pedregal ruega al Sr. Ministro de Hacienda que se sirva adoptar las medidas necesarias para que se tasen y vendan las minas de carbon y de hierro que se reservó el Estado en la provincia de Astúrias, que se comenzaron á explotar y hoy están abandonadas.=Contestacion del Sr. Ministro de Hacienda.=El Sr. Pedregal da las gracias.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de la Guerra el ruego del Sr. Sanchez Campomanes para que se sirva asistir á la sesion de mañana, en que se propone dirigirle algunas preguntas sobre asuntos gravísimos y urgentes.=ORDEN DEL DIA: continúa el debate pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Rectificacion del señor Celleruelo, con llamadas de la Presidencia.=Rectificacion del Sr. Azcárate.=Discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Del Sr. Marqués de la Vega de Armijo para alusiones.=Del Sr. Ministro de Ultramar.=Del Sr. Martinez Luna.=Del Sr. Gamazo.=Se suspenden el discurso y la discusion.=Queda sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el expediente incoado por la suprimida Direccion general de contabilidad sobre la liquidacion de los créditos y débitos entre la Hacienda y el Ayuntamiento de Madrid, que á peticion del Sr. D. Raimundo Fernandez Villaverde remitia el señor Ministro de Hacienda.=A la Comision respectiva pasa una exposicion del gerente del Banco Vitalicio de Cataluña, haciendo varias consideraciones respecto á la aplicasion del timbre en las pólizas de seguros sobre la vida por la base del premio convenido, que remitia el referido Sr. Ministro, por ser ya un asunto sometido á la deliberacion de las Córtes.=El Congreso queda enterado de una comunicacion del Sr. Ministro de la Gobernacion, en la que traslada un Real decreto fijando para el dia 8 del próximo mes de Mayo la eleccion parcial de un Diputado á Córtes por el distrito de Manresa (Barcelona).=Se leen por primera vez, y pasan á la Comision, una enmienda y una adicion al dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Orden del dia para mañana: el dictámen que se ha leido; aprobacion definitiva de varios proyectos de ley, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete ménos cuarto.

Se abrió á las tres ménos cuarto, y leida el Acta del 5 del actual, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera, una comunicacion de la Comision general de presupuestos, sobre concesion de un suplemento de crédito al dictámen relativo al proyecto de ley del censo general de la poblacion de España. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 64, que es el de esta sesion.*)

Se acordó quedasen sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, las dos siguientes comunicaciones y los documentos que en la misma se mencionan:

«MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmos. Sres.: Tengo la honra de pasar á manos de V. EE. un estado, por provincias, del número de distritos municipales que en el actual año económico tributan por territorial al 17'50 y al 23 por 100, y el importe de los cupos para el Tesoro correspondientes á unos y otros, el cual fué pedido por el Sr. Diputado D. Alberto de Quintana en la sesion del dia 19 de Febrero último.

De Real órden lo remito á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 5 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.

MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmos. Sres.: Tengo la honra de pasar á manos de V. EE. el expediente personal de D. Juan García Lomas y Table, compuesto de veinte documentos foliados, y certificacion comprensiva de los demás particulares, que reclamó en la sesion celebrada el dia 8 de Marzo último, el Sr. Diputado D. Fidel García Lomas.

De Real órden lo remito á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 6 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: Trasmitida á la Direccion general de correos y telégrafos la comunicacion de V. EE. de 18 del corriente, en que se sirvieron comunicar á este Ministerio la peticion del Sr. Diputado D. Federico Pons, relativa á los contratos celebrados por otros Gobiernos con la Compañía francesa titulada Sociedad de trasportes marítimos de Marsella, informa dicha Direccion general que las Administraciones extranjeras no dan conocimiento á la española de los contratos que celebran con las empresas particulares, limitándose á manifestar los itinerarios de las líneas de vapores que tienen establecidas.

De Real órden tengo el honor de comunicarlo á V. EE. como respuesta á su precitada comunicacion.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 31 de

Marzo de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se acordó pasar á la Comision general de presupuestos la siguiente comunicacion y el documento á que se refiere:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: El Consejo de Administracion del Banco Hipotecario, con fecha 31 de Marzo último, dirige á este departamento de mi cargo el adjunto pliego de consideraciones acerca del aumento de un 50 por 100 sobre los beneficios y utilidades que obtengan los Bancos de emision y descuento. Asimismo se extienden dichas consideraciones al 1 por 100 que por razon de timbre han de satisfacer los cupones de sus cédulas hipotecarias y los de las obligaciones emitidas en representacion de los pagarés descontados al Tesoro. El Ministro que suscribe, teniendo en cuenta que las observaciones se refieren á un asunto sometido ya á la deliberacion de los Cuerpos Colegisladores, y estimando que á los mismos deben someterse cuantas reclamaciones se deduzcan, cualquiera que sea la opinion que respecto de ellas tenga el Gobierno, se limita á remitir dicho documento á V. EE. para que llegue á poder de la Comision de presupuestos del Congreso.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 6 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se acordó pasaran á la Comision que entiende en el proyecto de ley sobre concesion á los pueblos de terrenos en concepto de aprovechamiento comun y dehesas boyales, las dos siguientes comunicaciones y los documentos que en las mismas se indican:

«Ministerio de la Gobernacion.—Excmo. Señor: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien se remita á V. E. la adjunta exposicion que al Congreso de los Diputados dirige la Comision permanente de la Diputacion provincial de Búrgos, en súplica de que sean modificadas las prescripciones del proyecto de ley de dehesas boyales.

De Real órden, y con inclusion del citado documento, lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 29 de Marzo de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.= Excmo. Sr. Presidente del Congreso.

Ministerio de la Gobernacion.—Excmo. Señor: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se remita á V. E. la adjunta exposicion que al Congreso de señores Diputados dirige el Ayuntamiento de Pancrudo (Teruel) en súplica de que se hagan algunas modificaciones en el proyecto de ley sobre concesion de terrenos en concepto de aprovechamiento comun y dehesas boyales.

De Real órden, y con inclusion del citado documento, lo digo á V. E. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.= Excmo. Sr. Presidente del Congreso.»

Se acordó pasaran á las Secciones para nombramiento de Comision mixta, los dos siguientes proyectos de ley, remitidos y modificados por el Senado:

Autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de la estacion de Castejon termine en las inmediaciones de los baños de Fitero. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Se acordó quedase sobre la mesa, durante tres sesiones, pasando despues al Archivo, la Memoria á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de la Guerra.—Excmos. Sres.: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se remita á V. EE. la adjunta Memoria redactada por el Consejo de redenciones, en cumplimiento de lo que previene el artículo 11 de la ley de 10 de Julio de 1885, acompañada de la lista detallada de los empleos para que han sido significados los sargentos del ejército durante el primer año de su aplicacion.»

De Real órden lo digo á V. EE. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 5 de Abril de 1887.=Manuel Cassola.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.

Se leyeron por primera vez, y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran, las adiciones propuestas por el Sr. Dominguez Alfonso al dictámen relativo á las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba, sobre reforma de varios artículos de la de enjuiciamiento civil. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pardo Balmonte tiene la palabra.

El Sr. **PARDO BALMONTE**: Tengo el honor de presentar al Congreso una exposicion de varios registradores de la propiedad, suplicando que el descuento ordinario que gravita sobre sus honorarios se deduzca solo de las dos terceras partes de los mismos, puesto que la otra tercera parte es necesaria para los gastos de la oficina, los cuales constituyen una cantidad de que el registrador no se aprovecha, y además pueden considerarse asimilables á los gastos de material de todas las oficinas del Estado, que no sufren descuento.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Martinez Aquerreta tiene la palabra.

El Sr. **MARTINEZ AQUERRETA**: He pedido la palabra para presentar una exposicion de gran número de empleados de las Compañías de ferro-carriles, rogando que ya que no se suprima el impuesto que vienen pagando sobre sus sueldos, por lo ménos no se aumente con el recargo que se propone en el proyecto de ley de presupuestos.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision de presupuestos.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Xiquena tiene la palabra.

El Sr. Conde de **XIQUENA**: He pedido la palabra para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Hacienda, y otro al de la Gobernacion.

Consiste el primero en rogar á S. S. que, si no tiene en ello inconveniente, remita al Congreso el expediente que se debió formar y resolver en el departamento, hoy de su digno cargo, cuando el Ministerio de Hacienda pudo vender las fincas y demás garantías con las que el Ayuntamiento de Madrid respondió al empréstito de 10 millones de reales, sin interés, que obtuvo del vecindario de Madrid en 1868.

Al Sr. Ministro de la Gobernacion he de rogarle se sirva tambien remitir los siguientes datos y documentos: la situacion por conceptos del presupuesto municipal de Madrid hasta el 31 de Marzo próximo pasado, la existencia en Caja en dicho dia, y el balance por artículos y capítulos de los créditos y débitos del Ayuntamiento de Madrid hasta la fecha que acabo de citar, con las resultas de los presupuestos anteriores, y por último, el texto oficial del empréstito Erlanger.

Aquí terminaria, si no tuviera que apelar á la benevolencia de la Mesa, para pedir al Sr. Presidente que se sirva no poner á discusion el dictámen de la Comision que propone la entrega de 10 millones de reales al Ayuntamiento de Madrid hasta que remitidos los datos que acabo de reclamar, puedan ser estos consultados por los Sres. Diputados, con el detenimiento que exige el proyecto de ley á que se refiere.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente tenía ya por anticipado satisfechos los deseos del Sr. Conde de Xiquena, y así lo hubo de manifestar en una de las pasadas sesiones contestando al Sr. Conde de Toreno.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Me parecia difícil que se pidieran nuevos datos respecto al asunto de la devolucion al Ayuntamiento de Madrid de los 10 millones, despues de los reclamados por el Sr. Villaverde y otros Sres. Diputados; pero he visto que esta creencia mia no era fundada, toda vez que el Sr. Conde de Xiquena no cree que hay bastante ilustracion en el expediente para formar idea de él.

No sé si los datos pedidos por el Sr. Conde de Xiquena forman parte del expediente remitido ya á la Cámara, y que es, digámoslo así, la raíz del que se resolvió por la Real órden de 1872; serán diferentes los datos cuando el Sr. Conde de Xiquena los pide. De todas maneras, si no están ya en el Congreso, ofrezco á S. S. que los remitiré inmediatamente, como enviaré cualquier otro antecedente que los señores Diputados juzguen necesario para ilustrar su juicio en este asunto.

Y ya que estoy de pié, voy á contestar á una pregunta que el Sr. Garrido Estrada hizo en la última sesion, no encontrándome yo en el salon.

El Sr. Garrido Estrada me preguntó si pensaba sostener el criterio del Ministerio de Hacienda (creo que esta fué la idea), respecto de la concesion de diques flotantes en los puertos. Sabe S. S. que la concesion de estos diques estaba prohibida terminantemente desde el año de 1869 por la legislacion arancelaria; que se instruyó un expediente ó reclamacion del Ministerio de Marina, y el Ministerio de Hacienda, entendiéndose competente para resolver este asunto, dictó una Real órden, en la cual se disponia que esta concesion se hiciese prévio concurso público. Cuando el Ministerio de Hacienda se preocupaba de fijar las reglas para que este concurso tuviera efecto, y de establecer las formas con que se habia de verificar, y el tipo sobre el cual habia de tener lugar el concurso, el Ministerio de Fomento entabló una competencia, sosteniendo que correspondia á aquel centro hacer estas concesiones.

El expediente de competencia no está aún resuelto, y el expediente primitivo está, por lo tanto, paralizado, porque no están conformes los centros del Ministerio de Hacienda, pues á la vez que unos opinan que corresponde al Ministerio de Hacienda la resolucion final de este asunto, entienden otros que solamente corresponde á él fijar las reglas necesarias para evitar el contrabando que se pudiera verificar con motivo de estos depósitos de carbon. En vista de esto, es posible que sea preciso oir al Consejo de Estado, y yo no puedo decir al Sr. Garrido Estrada cuál será la resolucion definitiva del Ministro, puesto que hay que oir préviamente á este alto Cuerpo, en vista de las diferentes opiniones que dominan en el Ministerio de Hacienda.

Creo que esto satisfará al Sr. Garrido Estrada; con la promesa de que el Ministro no demorará la resolucion de este expediente, cuya terminacion creo que conviene extraordinariamente al comercio y á la marina española.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de la Gobernacion el ruego del Sr. Conde de Xiquena.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: Agradezco al señor Ministro de Hacienda la explícita contestacion que se ha servido dar á la pregunta que tuve el honor de dirigirle en la última sesion; pero necesito que S. S., si tiene esa bondad, se sirva aclararme una cosa en la cual me parece que hay alguna confusion. No sé yo si daré á la palabra que ha usado S. S. el significado que creo le ha dado el Sr. Ministro, ó si será otra cosa la que S. S. ha querido dar á entender.

Su señoría ha hablado de *diques* flotantes, y de lo que se trata es de depósitos flotantes de carbon que pueden ser, no un dique, sino un mero barco. Yo no he visto el expediente, y me refiero al hablar de esto, á las noticias que me han facilitado de Cádiz, donde ha habido y hay gran interés en que se establezcan esos depósitos de carbon para que no suceda lo que está sucediendo ahora y antes, que los barcos de vapor extranjeros y á veces los nacionales tienen que huir del puerto de Cádiz para irse á Gibraltar á proveerse de carbon, que es su pan cuotidiano, por las facilidades que encuentran en Gibraltar, donde hay de-

pósitos flotantes, y no en Cádiz, donde no se encuentran, y por lo tanto no hay las facilidades que allí para el repuesto.

No tengo más noticias que estas, porque repito que no conozco el expediente; pero si en efecto se trata, como yo creo, de depósitos flotantes de carbon, yo no puedo ménos de sorprenderme algun tanto que el Ministerio de Fomento crea que debe intervenir en la concesion de esos depósitos, cuando el Ministerio de Fomento, si es verdad que es de su competencia lo que se refiere á los puertos, á las obras de los puertos, nada tiene que ver con el régimen y uso de las aguas de los mismos puertos en los cuales han de establecerse esos depósitos.

De todas suertes, agradezco al Sr. Ministro de Hacienda la disposicion en que parece que se encuentra, y que de seguro perseverará en ella, de resolver cuanto antes este asunto; y ruego al propio tiempo á su señoría sostenga su jurisdiccion, porque se trata de cosas que solo afectan al ramo de Aduanas, que nada tiene que ver con las obras de los puertos, sino en todo caso con el uso de las aguas de los mismos, y por consiguiente, la pretension del Ministerio de Fomento no puede sostenerse con fundamento; y si su señoría acude al Consejo de Estado, de seguro la Seccion de Hacienda, y aun la de Fomento, le darán un informe sosteniendo que en el Ministerio de Hacienda es en donde está la completa jurisdiccion y competencia en este asunto, porque se trata de un artefacto que no se refiere más que á las Aduanas, y que está dentro de las aguas de los puertos.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): En efecto, se trata de depósitos flotantes de carbon; tiene razon en este punto S. S.; y si empleé la frase de diques flotantes, reconozco que no es la propia; se trata de depósitos flotantes de carbon en los barcos de los puertos. La cuestion suscitada por el Ministerio de Fomento se funda en el art. 44 de la ley de aguas, el cual faculta á ese Ministerio para hacer concesiones de las mismas dentro de los puertos; y alegando este artículo, y fundándose en las facultades que le concede, es como sostiene el Ministerio de Fomento que á él le incumbe conceder estos depósitos flotantes de carbon. Como la prohibicion de estos depósitos estaba consignada en la ley arancelaria de 1869 y en las Reales órdenes aclaratorias, y como el levantarse la prohibicion ha sido á consecuencia de un expediente seguido en el Ministerio de Hacienda, en el cual, este Ministerio entendia que se seguian grandes perjuicios al comercio de impedirle tomar el carbon en los puertos españoles, teniendo que ir á Gibraltar, como ha dicho muy bien el señor Garrido Estrada, á proveerse de él, privándose del beneficio que podria reportarnos el que lo tomara en los puertos españoles; y como entendió el Ministerio de Hacienda que se podia hacer esto sin perjuicio ninguno y tomando las precauciones correspondientes para que no tuviese lugar un tráfico ilícito, el Ministerio de Hacienda reformó la legislacion arancelaria en este punto, y levantó la prohibicion. Pero levantada la prohibicion de tener depósitos flotantes de carbon, ¿á quién corresponde la concesion de esos depósitos: al Ministerio de Hacienda, ó al de Fomento en virtud del art. 44 de la ley de aguas? Esta es la cuestion sobre la cual han entablado competencia los dos Ministerios, y respecto de la que permitirá S. S. que reserve su opinion el Ministro de Hacienda; porque si el Ministro de Hacienda diese su opinion en el seno de la Representacion nacional, sería inútil despues el oir al Consejo de Estado; y para resolver este expediente, ya he dicho que desea el Ministro de Hacienda oir el parecer del Consejo de Estado. Pero si no puedo dar mi opinion, puedo sí dar seguridades al Sr. Garrido Estrada de que el expediente se resolverá lo más pronto que sea posible. Sea el Ministerio de Fomento el que conceda esos depósitos, ó sea el Ministerio de Hacienda á quien corresponda concederlos, cualquiera resolucion que se dé será beneficiosa para nuestro comercio; y en este sentido, repito, que despacharé pronto el expediente. Pero, ¿cuál es mi opinion? Despues que oiga al Consejo de Estado, la diré á S. S.; ahora no puedo manifestarla.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: No voy á decir más que dos palabras para reiterar las gracias que he dado antes al Sr. Ministro de Hacienda por la benévola disposicion en que se encuentra para resolver este asunto, que es de gran interés para el comercio del litoral y para los buques que tienen que ir á proveerse de carbon á los puertos extranjeros porque no encuentran en los nuestros las facilidades que en aquellos; y para decir además á S. S. que yo respeto, como no podia ménos de respetar, la situacion de reserva en que S. S. se ha colocado respecto de su opinion; porque es claro que estando pendiente de una consulta que se ha hecho ó se va á hacer al alto Cuerpo consultivo, no sería procedente que yo exigiera de S. S. que manifestase aquí su opinion. Pero me basta la disposicion benévola en que se encuentra S. S. para resolver pronto este asunto, que en efecto es de utilidad para nuestro comercio y para los navieros y sus buques de vapor.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Vilana tiene la palabra.

El señor Conde de **VILANA**: He pedido la palabra para hacer un ruego á la Mesa y pedir al Sr. Ministro de la Gobernacion algunos datos referentes al proyecto de ley sobre devolucion al Ayuntamiento de los 10 millones de reales del empréstito realizado. Los documentos que deseo que vengan á la Cámara son los siguientes:

Una relacion de lo recaudado por derechos de consumos en sus diferentes conceptos en el último semestre.

Relacion de las propiedades del Ayuntamiento y usufructo de las mismas en igual tiempo.

Expedientes de los últimos arrendamientos del teatro Español, Jardines del Buen Retiro, solar ó terreno donde está situado el teatro Felipe y establecimientos situados en el Parque de Madrid, con todas las incidencias habidas en los mismos desde el otorgamiento de la escritura hasta la fecha.

Certificacion de la fecha y forma en que han sido satisfechos por los arrendatarios el importe de los plazos del respectivo arrendamiento durante los cuatro últimos años.

Inversion de la cantidad concedida por el Mar-

qués de Urquijo para plantaciones en los alrededores de esta capital.

Al mismo tiempo uno mi ruego al del Sr. Conde de Xiquena, á fin de que mientras estos documentos no estén á la vista, no se ponga á discusion el dictámen.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Aunque no he oido bien al Sr. Conde de Vilana, me parece que S. S. me ha pedido varios antecedentes relacionados con el Ayuntamiento de Madrid; y como creo que no hay inconveniente en traerlos, ofrezco á S. S. hacerlo á la mayor brevedad.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gutierrez de la Vega tiene la palabra.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Deseo dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion.

Se hallan al despacho de S. S. algunos expedientes relacionados con la vida municipal de algunos pueblos. Es el primero el de Castalla, en la provincia de Alicante, en el cual se acordó la suspension del Ayuntamiento. Este expediente se halla, como he dicho, en el Ministerio á la resolucion de S. S., y estoy seguro de que á poco que lo examine, se convencerá de que es un ardid de caciques para impedir que sus contrarios presidan las próximas elecciones municipales. Ruego á S. S. que lo despache, sabiendo que S. S. lo ha de hacer en justicia.

Los alcaldes de Santa Margarita y Muros, en las Baleares, se encuentran suspensos hace mucho tiempo, hace más de trece meses; S. S. sabe el curso que estos expedientes han de llevar, y sabe que trascurridos los sesenta dias de la suspension, y no habiendo recaido resolucion condenatoria, tienen derecho á volver á ocupar sus puestos; y como esto no se ha verificado, ruego á S. S. que se fije en la situacion de estos Ayuntamientos, que la estudie, pues que los expedientes los tiene en el Ministerio, y que los resuelva en justicia, toda vez que de la informacion hecha por el mismo gobernador de la provincia, resulta que no han cometido falta ni delito estos alcaldes, y que no hicieron más que cumplir con su obligacion.

El otro expediente es el del Ayuntamiento de Arches (Málaga). El gobernador ha tenido á bien declarar nulas las elecciones verificadas en 1885, y contra este acuerdo se alzó ante el Ministro de la Gobernacion el Ayuntamiento. Como es una infraccion legal la cometida por este señor gobernador, ruego al señor Ministro que estudie el expediente y lo resuelva, como él ha de hacerlo, en justicia; porque importa mucho, cuando se trata de ciertos derechos administrativos, que S. S. estudie los expedientes y sea muy vigilante, porque son tan fugaces en ocasiones dadas, que desconocidos un solo dia equivale á negarlos.

Espero, pues, confiadamente que S. S. resuelva estos asuntos, y que cuanto antes se sirva darles la resolucion que estime conveniente.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: La mocion que se ha servido hacer el Sr. Gutierrez de la Vega no demuestra más que una cosa, y es que son tantos y tales los escándalos que se cometen en Mallorca, que hasta los Diputados más ajenos á la provincia tienen que hacerse eco de ellos.

Por mi parte, debo poner en conocimiento del señor Ministro de la Gobernacion que de los concejales del Municipio de Manacor que fueron reintegrados en sus cargos hace pocos dias, ha sido ya suspendido nuevamente uno de ellos, por supuestos motivos, estoy seguro.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Es muy fácil, Sr. Conde de Sallent, venir aquí á decir que en la provincia de las Baleares no se puede vivir con escándalos tan inauditos; S. S. no tiene derecho para decir eso mientras no presente las pruebas; entre tanto, á la afirmacion de S. S., permítame que oponga una rotunda negativa. ¿Qué quiere S. S. que yo le diga cuando afirma que en Baleares se cometen escándalos? Pues que no se cometen, que el gobernador de la provincia no hace más que cumplir con la ley; y mientras S. S. no demuestre lo contrario, no tiene derecho para hacer afirmaciones como las que hace. Dice S. S. que ha sido suspenso un concejal. ¿Y por qué? ¿Lo sabe S. S.? Pues mientras no lo sepa, ¿por qué habla de escándalos? Si ha habido motivos para suspenderle, ¿no ha cumplido el gobernador con su deber suspendiéndole? El expediente vendrá al Ministerio y será resulto con arreglo á la ley: cuando recaiga la resolucion será el momento y la sazon oportunos para que el Sr. Conde de Sallent hable de escándalos en la provincia de Baleares.

Por lo que se refiere, para no salir de la provincia de Baleares, á los alcaldes de Santa Margarita y de Muros, á que se ha referido el Sr. Gutierrez de la Vega, diré que los expedientes de suspension están en el Ministerio de la Gobernacion; se han tramitado con arreglo al art. 189 de la ley municipal, se ha oido á los interesados, y los expedientes están en disposicion de ser llevados al Consejo de Ministros para ser resueltos; sin que esto quiera decir que por ministerio de la ley deban los alcaldes suspensos volver á sus puestos pasados los sesenta dias, porque este plazo se refiere al Ministerio de la Gobernacion, y no al Consejo de Ministros; y puede el Sr. Gutierrez de la Vega convencerse de ello por la simple lectura del art. 189, que S. S. conoce perfectamente, y dice así:

«Los gobernadores civiles de las provincias podrán suspender á los alcaldes y tenientes por causa grave, dando cuenta al Gobierno en el término de ocho dias. El Ministro de la Gobernacion, en el de sesenta, alzará la suspension ó instruirá, oyendo al interesado, expediente de separacion, que será resuelto en el Consejo de Ministros.»

Los expedientes, pues, están preparados en el Ministerio para ser resueltos en Consejo de Ministros, y cuando recaiga la resolucion, entonces será el momento de discutir si los alcaldes han sido bien ó mal separados.

Por lo que hace al Ayuntamiento de Castalla (Alicante), mi juicio coincide con el del Sr. Gutierrez de la Vega: no ha habido motivo bastante, en mi concepto, para la suspension, y por consecuencia, en uso de las atribuciones que la ley me concede, he acordado que la suspension se alce.

Por lo que respecta al Ayuntamiento de Arches (Málaga), no hay en el Ministerio antecedente de ninguna especie: es posible que el expediente radique en el Gobierno de provincia; yo prometo al Sr. Gutierrez de la Vega dirigirme al gobernador pidiéndole esos antecedentes, y cuando lleguen, podré dar á S. S. una contestacion satisfactoria.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: El Sr. Ministro de la Gobernacion me invita á que pruebe la afirmacion que he tenido el honor de hacer. No tengo en este momento todos los documentos necesarios para poderlo demostrar; vendrán esos documentos: al propio tiempo deseo que el Sr. Ministro de la Gobernacion excite el celo del gobernador de la provincia para que envíe el expediente del Ayuntamiento de Manacor, que tantas veces he reclamado, y la tardanza en enviarlo me hace sospechar que por fuerza algo tendrá cuando S. S. no quiere que se discuta. La parte del expediente referente á los cuatro concejales sometidos á los tribunales es independiente de la otra, que envuelve una medida puramente gubernativa. Por tanto, yo ruego al Sr. Ministro que haga venir el expediente, y entonces yo le demostraré á S. S. cuántos escándalos se han cometido en la provincia de Baleares; tantos, de que no hay memoria.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Recordará el Sr. Conde de Sallent que en la última sesion que celebró la Cámara ofrecí á S. S. dirigirme al gobernador de Baleares, para que éste á su vez lo hiciera al juez de primera instancia, preguntándole si tenía inconveniente en que ciertos antecedentes del expediente, las tripas á que S. S. se refería, pudieran venir al Congreso; porque han de saber los Sres. Diputados, que respecto de este asunto ocurre lo siguiente: que se ha pasado el tanto de culpa á los tribunales de justicia, y desde el momento que se ha pasado el tanto de culpa á los tribunales, el expediente se ha puesto á disposicion del juez de primera instancia.

Me pide el Sr. Conde de Sallent que vengan las tripas del expediente, y ya contesté á S. S. que esas tripas del expediente no podian venir al Congreso sin que el juez lo autorizase; pero yo prometí al Sr. Conde de Sallent dirigirme al gobernador, para que el gobernador de Baleares se dirigiera al juez y le preguntara si tenía inconveniente en que el expediente en cuestion viniera al Congreso. Esto ocurrió en la última sesion. Baleares no está precisamente á las puertas de Madrid; me parece, pues, que no tarda el expediente, y que no tiene S. S. motivo para decir, como ha dicho, que cuando el expediente no viene es porque en él hay algo que al Ministro de la Gobernacion no le conviene traer al Congreso.

Repito que yo le prometo á S. S. dirigirme al gobernador de Baleares, para que el gobernador pregunte al juez si tiene inconveniente en que venga al Congreso el expediente de que se trata. Pudiera ocurrir que el juez no creyera conveniente remitir el expediente, y en este caso no vendrá, no porque al Ministro de la Gobernacion no le convenga traerlo, sino porque el juez no crea conveniente remitirlo.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Lo que forma la cabeza y los piés del expediente de Manacor, con todas esas comunicaciones de tramitacion, para enviarlo al Consejo de Estado, el informe de este alto Cuerpo, etc. etc., está aquí; pero faltan las certificaciones que han servido de fundamento á la Seccion para emitir su dictámen y al Ministro de la Gobernacion para separarse en parte de él. Son cuarenta y tantas las certificaciones que contiene, y entre ellas hay una que se refiere únicamente á los actos de los cuatro concejales que han sido objeto por parte del Ministro de la Gobernacion de una medida harto severa. Todas las demás certificaciones se refieren á actos puramente administrativos, y pueden, por consiguiente, venir á la Cámara. El Congreso comprenderá perfectamente que yo no habia de discutir esa certificacion, porque respeto mucho los tribunales de justicia, si entienden ya en el asunto; pero sí discutiria si vinieran á la Cámara todas las demás certificaciones. A mí me parece que lo que sucede es que esas tripas se le han *entripado* á álguien. (*Risas.*)

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Si á álguien se le han entripado esas tripas, ha sido al Sr. Conde de Sallent. (*El Sr. Conde de Sallent*: A S. S.) ¡Pero si yo las he enviado! (*El Sr. Conde de Sallent*: Aquí no.) Cuando se resuelve que un expediente pase á los tribunales de justicia, se coge el expediente íntegro y se manda á los tribunales de justicia, y esto es lo que yo he hecho. Por consiguiente, yo no tengo nada que ver con esas tripas. Su señoría quiere que vengan aquí á todo trance, y yo no puedo mandar que vengan aquí esas tripas sin que el gobernador de Baleares se ponga de acuerdo con el juez de primera instancia.

Conste, pues, Sr. Conde de Sallent, que esas tripas no se me han entripado, y que yo no tengo inconveniente alguno en que el expediente se discuta, porque precisamente ese expediente ha sido resuelto por el Ministro de la Gobernacion sin dar gusto á nadie; demasiado lo sabe S. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Si S. S. hubiese enviado, con el llamado expediente, las *tripas*, no hubiera habido necesidad de *destriparle*.

A mí me urge muchísimo que se discuta este expediente; más que á S. S.

Yo ruego á S. S. que excite al señor gobernador de Baleares para que la parte puramente gubernativa del expediente venga al Congreso, puesto que los tribunales no han de entender en la resolucion de su señoría, que aprecia las causas de suspension de que fueron objeto mis queridos y perseguidos amigos.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pedregal tiene la palabra.

El Sr. **PEDREGAL**: Me levanto, Sres. Diputados, para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Hacienda.

El Estado se reservó en la provincia de Astúrias varias minas de hierro y de carbon. Las explotó durante algun tiempo la fábrica de Trubia; pero como

sucede siempre que el Estado se propone hacer lo que los particulares hacen mejor, hubo de abandonar las minas de carbon y de hierro, que se encuentran en este estado de abandono desde muchos años hace. El Sr. Ministro de la Guerra hizo cesion de esas minas al Ministerio de Hacienda, y hoy corresponden á este Ministerio, en lenguaje administrativo, ó á la Direccion general de propiedades y derechos del Estado.

Conviene en extremo á la comarca en donde radican esas minas, que se pongan en explotacion, porque habiéndoselas reservado el Estado, ya comprenderá el Congreso que se las reservó porque son de excelente calidad. Se han dado, segun tengo entendido, órdenes algun tiempo há por el Ministerio de Hacienda, ó por la Direccion general de propiedades y derechos del Estado, para tasar esas minas, por lo ménos las de carbon; pero esta es la fecha en que el expediente se encuentra en estado de paralizacion, con perjuicio de los intereses generales de la provincia de Astúrias y los particulares del Ministerio de Hacienda.

Mi ruego se dirige á que el Sr. Ministro de Hacienda adopte las medidas convenientes á fin de que sean tasadas las minas de carbon que radican en los Concejos de Riosa y Morcin, y las de hierro que radican en el concejo de Santo Adriano, con el objeto de que, vendidas en pública subasta, puedan pasar al dominio particular. Agradeceria muchísimo al señor Ministro de Hacienda que abrigára propósitos en el sentido que acabo de indicar, porque de esta manera favoreceria el desarrollo de la industria minera en Astúrias.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Crea el Sr. Pedregal que mi deseo es completamente conforme con lo que S. S. ha expresado al Congreso. Deseo que esas minas se tasen y se vendan pronto, como deseo que se puedan ir enajenando, con la mayor rapidez posible, todos los bienes que están en poder del Estado y que sean vendibles, con arreglo á las leyes desamortizadoras.

Y como S. S. tuvo la cortesía de comunicarme, hace algun tiempo, que me iba á hacer la pregunta, y la de esperar á que otras obligaciones ineludibles me permitieran estar presente á primera hora en el Congreso, puedo decir á S. S. en qué consiste la detencion.

Acordada la venta de esas minas, el ingeniero encargado de hacer la tasacion, trámite prévio para la venta, manifestó que dada la extension del terreno y las operaciones que habia de practicar, necesitaba que el Estado le hiciese un anticipo de 4.905 pesetas para la tasacion. El delegado consultó á la Direccion, porque no sabía si tenía ó no facultades para hacer ese anticipo, y la Direccion, considerando que el crédito consignado en el presupuesto para esta clase de atenciones estaba agotado ó próximo á agotarse, consultó al Ministerio si podia hacerse ó no ese anticipo. Oida la Intervencion general del Estado, manifestó que ese crédito era ampliable, y que no se podia considerar agotado, aunque lo estuviera, porque habia la facultad de ampliarle, segun la ley de presupuestos. En esta atencion, se resolvió, por Real órden de 24 de Marzo de 1887 que se hiciera el anticipo que solicitaba el ingeniero para practicar la tasacion de las minas.

Por la fecha de la Real órden, comprenderá S. S. que no ha pasado bastante tiempo para que la tasacion se haya podido efectuar; pero secundando los deseos de S. S., y al mismo tiempo los del Ministro de Hacienda, que tiene el propósito de que no se paralice este expediente ni ninguno de los que se refieren á venta de bienes nacionales, excitaré el celo del ingeniero para que cuanto antes practique la tasacion, y una vez practicada ésta, se anunciará la venta, porque yo sé que es conveniente para el Estado y tambien para las industrias particulares.

El Sr. **PEDREGAL**: Doy las gracias al Sr. Ministro de Hacienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanchez Campomanes tiene la palabra.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: La he pedido para rogar á la Mesa tenga la bondad de poner en conocimiento del Sr. Ministro de la Guerra que mañana á primera hora de la sesion pienso dirigirle algunas preguntas referentes á asuntos gravísimos y urgentes; por si quiere contestar, cumplo con el deber de cortesía de anunciárselo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de la Guerra el deseo del Sr. Sanchez Campomanes.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° del actual*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *núm. 62, sesion del 4 de idem, y* Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem.*)

El Sr. Celleruelo tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **CELLERUELO**: Señores Diputados, hace cinco dias que el Sr. Presidente de esta Cámara creyó, en interés del Gobierno, conveniente suspender la discusion al terminar su discurso el Sr. Sagasta, y estos cinco dias han sido tiempo más que suficiente para que, depuesto por mi parte todo impulso de cólera, y aun desvanecida toda extrañeza ante el inconcebible discurso pronunciado por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, haya pedido yo consejos á la prudencia para no exasperar la pasion en este debate, de propósito, aunque torpemente envenenado, sin duda para recabar de esta suerte, aun á costa del prestigio de este desdichado régimen parlamentario, la aprobacion de ese proyecto de ley, tan contrario y tan dañoso á los intereses de la justicia, como deseado por la Sociedad Trasatlántica.

Conviéneme, ante todo, hacer una manifestacion, que aunque por nadie me ha sido exigida, entiendo yo que importa á las relaciones de mútua benevolencia, que afortunadamente ligan hoy á unos y otros partidos liberales en esta Cámara. Si en mi discurso, al consumir el primer turno, pude yo tomar, aunque inmerecidamente, la representacion de mi partido, y exponer en nombre suyo ante la Cámara lo que habia de injusto, de antiliberal y antieconómico en este proyecto de ley, quiero que conste que despues de lo que aquí ha sucedido, y especialmente despues del discurso agresivo y personal del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, hablo por mi propia inspiracion, sin la representacion de nadie, y todo cuanto yo diga debe entenderse que lo digo bajo mi responsabilidad, que nunca rehuyo, pues estoy dispuesto á responder de cualquier modo de toda la que pueda caberme.

Y dicho esto, vamos á fijar la cuestion en los términos más precisos. ¿Qué ha pasado aquí? Pues que tanto el Sr. Laviña, como el Sr. Azcárate, como yo, hemos combatido ese proyecto de ley con razones tan sérias, tan convincentes, tan fundadas, que no han tenido hasta la fecha contestacion alguna. (*El Sr. Villaverde*: Gracias.) Todo cuanto hemos dicho y sostenido, está en pié; es más: puedo decir que está en la conciencia de todos los Sres. Diputados, como verdad que no necesita de otra demostracion. Porque aparte de las mil razones técnicas, políticas y sociales que aconsejan sea rechazado ese proyecto de ley, ¿qué se ha contestado al gravísimo cargo por nosotros formulado respecto á la prolongacion de la línea de la Habana hasta Veracruz y Nueva-York, pagando una pingüe subvencion por aquello mismo que estaba ya convenido con el Gobierno de Méjico? ¿Qué razon se ha dado en explicacion de los motivos que hay para cargar nuestro presupuesto con el millon y medio de pesetas que importa la prolongacion de esas líneas? ¿Qué razonamientos se han expuesto ante la Cámara para demostrar en qué se fundan la Comision y el Gobierno al acordar no solamente el pago de ese servicio innecesario, sino para pagarlo un 50 por 100 más caro que lo paga el Gobierno mejicano?

Cerca de 600.000 pesetas vamos á pagar tambien por la red llamada interantillana, red establecida por conveniencia de la Empresa, y que segun hemos demostrado con sus Memorias, le da excelentes resultados, sin que se nos hayan explicado hasta la fecha qué motivos pueden obligar á que el Tesoro de Cuba pague una subvencion por una línea marítima á países de productos similares, cuando pudiera resultar, yo no digo que resulte, pero cuando pudiera resultar que con el Tesoro agotado de la isla de Cuba se va á pagar una competencia peligrosa para los productores de aquella Antilla.

Un millon y ochocientas mil pesetas pagaremos desde que ese proyecto sea aprobado por la línea de Filipinas, sin que se haya contestado aún á nuestras preguntas respecto á las razones económicas, políticas ó sociales, que obliguen al Gobierno á pagar esa enorme cantidad por un servicio que hoy cuesta 590.000 pesetas; es decir, para recargar 1.200.000 pesetas anuales sobre nuestros deficientes presupuestos, y nada se ha contestado tampoco á nuestra pregunta respecto á la conveniencia en que se funda la rescision acordada del contrato existente para la línea de Filipinas, que tiene todavía cuatro años de vida legal, y cuya rescision cuesta al Tesoro 5 millones de pesetas.

Tampoco se nos ha explicado satisfactoriamente por qué hemos de pagar 650.000 pesetas por esos servicios en combinacion...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Celleruelo; en esta discusion más que en otra alguna, quisiera el Presidente dar toda latitud á S. S.; pero S. S. ha de considerar que está pronunciando un nuevo discurso, con ocasion de rectificar al Sr. Presidente del Consejo de Ministros; le está recordando todos los cargos que su señoría ha tenido á bien hacer en sus anteriores discursos, para insistir en que no han sido contestados. Ni esto es rectificar, ni de esta suerte pueden terminar nunca los debates que, por interesantes que sean, tienen en el tiempo algun límite.

Ruego, pues, á S. S. que se limite á la rectificacion.

El Sr. **CELLERUELO**: Señor Presidente, procuraré atenerme, en cuanto á la rectificacion, á la indicacion de S. S.; pero le ruego que recuerde que he pedido la palabra, no solo para rectificar, sino para alusiones personales tambien.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pero tampoco eso es contestar á alusiones personales.

El Sr. **CELLERUELO**: Es verdad, Sr. Presidente; pero le hago este recuerdo porque probablemente en la continuacion de mi discurso tendré que salirme de la rectificacion para entrar en ciertas consideraciones que han de tener por objeto contestar á las alusiones del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

El Sr. **PRESIDENTE**: Perfectamente, y aun si S. S. pudiera poner para las alusiones un poco tiempo de ménos á cuenta del tiempo de más que ha empleado en la rectificacion, yo le quedaria muy agradecido. (*Risas.*)

El Sr. **CELLERUELO**: Procuraré hacerlo así, señor Presidente, porque nadie más que yo siente molestar á la Cámara, y hubiera dicho ya la última palabra en este debate si no se me hubiera obligado á intervenir de nuevo en él.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúe S. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Cuando todas estas razones que habíamos alegado estaban sin contestacion ni explicacion alguna, fué cuando oimos al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, el martes último, hace cinco dias, pedir la palabra, y al verle levantarse de su asiento creimos que todo aquello que la Comision no habia contestado, que todo aquello sobre lo cual habia guardado completa reserva el Sr. Ministro de Ultramar, iba á tener satisfactoria explicacion de los labios autorizados del Presidente del Gobierno. Pero ¡triste desengaño! el Sr. Presidente del Consejo de Ministros en lugar de las explicaciones que todos esperábamos, se levantó á decir que este proyecto de ley debia ser aprobado *porque sí*, y que quedaba su aprobacion declarada cuestion de Gabinete.

Aunque la razon tiene mucho de parecida á la que alega constantemente aquel personaje que caracteriza mi querido amigo Leopoldo Alas haciendo de toda cuestion de duda una cuestion personal, declaro que no me ha convencido; y creo más, creo que no ha convencido á ningun Sr. Diputado de la mayoría que votarán, no lo dudo, despues de la poco meditada declaracion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ese proyecto de ley, pero que le votarán seguramente repitiendo antes y despues por esos pasillos y salones aquella célebre frase atribuida á una ilustre víctima: *e pur si muove*.

Claro es que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros no ha expuesto esta razon de una manera tan escueta como yo la expongo; pero mejor hubiera sido hacerlo así, que no fundarla en los motivos que le sirvieron de pretexto para hacer aquella inconcebible declaracion. Porque, Sres. Diputados, si fuera lícito, si fuera permitido, si fuera siquiera disculpable en un Presidente del Consejo de Ministros hacer cuestiones de Gabinete, cuestiones que interesan, que afectan á la suerte más ó ménos próspera de particulares Empresas, ¿á qué quedaria reducido el sistema parlamentario? Si el jefe de un Gobierno, si el jefe de un partido se declara infalible, no solo en las cuestiones que afectan al dogma, sino en todas aquellas cuestiones que han de venir á estudiarse, discutirse y resolverse por la Cámara, ¿para qué estamos aquí reunidos? Y si esa infalibilidad alcanza, no solo al jefe del Gobierno y al jefe del partido, sino á sus compañeros de Ministerio y á los empleados más subalternos, ¿qué libertad queda á esta mayoría para compaginar los deberes de la disciplina con los deberes de su conciencia?

Existia, además, otra razon que prohibia terminantemente declarar cuestion de Gabinete el asunto de la Trasatlántica.

Nadie ha puesto en duda; nadie ha discutido, y nadie seguramente discutirá el derecho perfecto que tiene el Poder ejecutivo para contratar, en nombre del Estado; el jefe del Gobierno, el Ministerio pudo haber hecho, dentro de la ley, sin que por eso hubiera merecido la crítica de nadie, el contrato que discutimos: la Trasatlántica pudo estar ya disfrutando hace tiempo de esas pingües subvenciones y haciendo la felicidad del país en la forma que suponia el señor Presidente del Consejo de Ministros. Este derecho no era seguramente desconocido para el Gobierno, y renunció, sin embargo, á él, haciendo provisional un contrato que podia hacer definitivo; lo trajo á la discusion y á la aprobacion de la Cámara, que para nada necesitaba intervenir en este asunto. Debemos suponer que el Gobierno lo hizo así porque creyó que el asunto era de gran importancia y de difícil resolucion, y que no podia estudiarse detenidamente en un Consejo de Ministros; debemos suponer que por eso apelaba á la representacion del país para que hiciera detenido estudio, y que sobre él diera su dictámen. Y hecho esto, ¿con qué derecho le declaró S. S. cuestion de Gabinete? Si S. S. cree, como decia el otro dia, que este asunto ha sido perfectamente resuelto, que no tenía otra solucion que la que se le ha dado; que era beneficioso para el país, ¿por qué ha venido á la discusion de la Cámara? ¿Para qué este debate innecesario? ¿Para qué esa cuestion de Gabinete, que estaba evitada con haber contratado definitivamente, desde el momento en que se creyeron inmejorables las proposiciones de la Trasatlántica? Es más; si S. S. tenía ese convencimiento, ¿por qué no se limitó á retirar de la discusion ese proyecto, formalizando desde luego el contrato? ¿Es que S. S. no tiene el valor de sus propias convicciones? ¿Es que trata S. S. de cubrir con la responsabilidad de la Cámara los errores cometidos por el Sr. Ministro de Ultramar y por la Comision?

Esto podia deducirse de la conducta inexplicable observada por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, conducta injustificada para la cual no hemos dado pretexto alguno ni el Sr. Azcárate ni yo. Tengo el derecho, el perfecto derecho de decir y sostener que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha envenenado este debate de propósito, con meditacion calculada y prevista, y que esos arrebatos de S. S. y esas palabras gruesas á que se muestra siempre tan aficionado, no son el resultado de la natural y legítima defensa, sino recursos artificiosos para salvar de la muerte lo que en la realidad de las cosas ha quedado aquí, entre nuestras manos, aniquilado y deshecho.

Sí; no he dicho yo otra cosa, y esto lo repetiré siempre, porque gracias á Dios pienso lo que digo, y tengo el valor de mis convicciones; sino que leidas todas las páginas de ese voluminoso expediente, se ve, se siente palpitar allá en el fondo, merced á la trasparencia que tiene la palabra humana hablada ó escrita, el negocio de la Trasatlántica, negocio maravilloso digno en verdad de la lámpara de Aladino.

Y dije más, y tambien lo repito; dije, que dada su tradicion, si el partido liberal votara este proyecto de ley, faltaria á ella y al respeto que se debia á sí mismo.

Esto es lo que he dicho, y nada más que esto; y si tales afirmaciones mias han podido parecer á álguien preñadas de venenosas reticencias, que yo nunca empleo porque digo siempre con lisura y valor lo que pienso y lo que siento, no ha sido porque el veneno, ni siquiera la malignidad, hayan estado en mis palabras, sino porque están entre nosotros, en esta atmósfera que respiramos, surgiendo siempre como de un foco infeccioso de ese expediente, respirados y exhalados en esos pasillos y salones, por medio de toda clase de lamentaciones y de quejas por los amigos más allegados del Gobierno; saturada la opinion pública, porque no todos quieren creer, como lo cree el Sr. Azcárate y como lo creo yo, que haya habido en este contrato tanta inocencia de una parte y tanta astucia de la otra. En este medio ambiente, y combatido por el Sr. Laviña, por el Sr. Azcárate y por mí, habia languidecido y enfermado hasta el punto de parecer muerto ese funestísimo proyecto, y para salvarle y comunicarle algun vigor, y para sacarle á la plaza pública, aunque sea con escándalo, vino aquí hace cinco dias el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, y hablando de malas pasiones que nadie, hasta entonces, habia sentido ni provocado, de ofensas que nadie habia inferido, y de reticencias que nadie habia hecho, buscó inspiracion en todo eso para hacer el asunto cuestion de Gabinete.

No he de consentir, por mi parte, ni ahora ni nunca, que S. S. me tome como instrumento de sus compromisos, de sus debilidades ó de sus miras. Si el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha creido conveniente salvar á toda costa este proyecto de ley de la Trasatlántica, hasta el punto de identificar la vida de la situacion con este asunto, dígalo así en buen hora, pero no venga aquí á poner de por medio la honra de los unos ó de los otros, porque la honra es demasiado delicada para que pueda tomarse como pretexto, y no lo hemos de tolerar.

Por lo demás, sí he de decir á S. S., que desde el momento en que con ceguedad tan inconcebible se ha declarado cuestion de Gabinete este asunto de la Trasatlántica, S. S. no tiene derecho á recoger como patrimonio suyo la tradicion austera del antiguo partido liberal, ni mucho ménos á escudarse con las murmuraciones y calumnias, dignas de ser envidia-

das, que recayeron sobre los gloriosos hechos del más grande de nuestros estadistas revolucionarios, de Mendizábal.

¡Ah! á medida que el tiempo trascurre no parece sino que este régimen parlamentario cada dia más empequeñecido entre nosotros por toda clase de corruptelas engendra gobernantes dignos de la menguada vida que arrastra. ¿Qué paralelo cabe establecer entre aquel gran Mendizábal, regenerador de toda nuestra vida social, y el Sr. Presidente del Consejo de Ministros que hace cuestion de su vida ministerial el asunto de la Trasatlántica? ¿Con qué razon, con qué derecho se trae á la memoria aquella época la más fecunda en grandes y trascendentales reformas para poner bajo su amparo este en que se exige del partido liberal la consagracion de un monopolio y de un privilegio y la creacion de un feudalismo industrial? ¡Ah, Sr. Sagasta! Su señoría ha olvidado aquella arrogante pero justificada leyenda que puso Orlando al pié de sus armas.

Nadie las mueva
Que estar no pueda con Orlando á prueba.

Y por haberlo olvidado S. S., ha hecho muy mal en invocar en apoyo suyo la memoria veneranda de Mendizábal; porque ese recuerdo trae á la memoria, sin que pueda evitarse, el vivo, el notable contraste que existe entre los hechos del uno y del otro. En ese momento de nuestra historia, crítico y verdaderamente solemne, en que nuestro antiguo régimen con toda su podredumbre y sus odiosos privilegios trataba de ahogar las nobles y generosas aspiraciones liberales de nuestros padres; comprendiendo Mendizábal todo el alcance de aquella lucha, cogió entre sus poderosas manos el régimen antiguo, y no lo soltó, hasta que hubo acabado con él, aventando hasta sus últimos restos.

Poned al lado de esto, si así os place, al actual Presidente del Consejo de Ministros, cuya más alta excelencia consiste en su facilidad para conservarse en equilibrio inestable, obligado como está á marchar por cuerda delgada y floja, huyendo lo mismo de la derecha para no caer en el doctrinarismo de Alonso Martinez, que de la izquierda para burlar el espíritu democrático del Sr. Martos.

Nuestro gran Mendizábal, no solo concluyó con aquella sociedad antigua, con sus frailes y con sus conventos, con su amortizacion y con su mano muerta, sino que creó otra sociedad nueva, la que hoy existe, esta en que vivimos, con su espíritu seglar, con su propiedad libre, y con esta clase média, que es no solamente el cerebro, sino la mitad superior del organismo de nuestro país. Por esto, porque destruyó implacablemente los intereses antiguos y creó otros muchos nuevos, Mendizábal mereció la honra, que yo le envidio, de ser calumniado por sus adversarios; mientras que el actual Presidente del Consejo de Ministros, que nada viejo ha destruido, ni nada ha creado, y que expone su vida de gobernante por proteger el feudalismo de una Empresa naviera, merece, ya lo veis, el silencio, el apoyo, y hasta el aplauso de los conservadores.

Pero no quiero continuar poniendo de relieve el contraste, por desgracia demasiado grande, que existe entre uno y otro personaje; mi respeto á la verdad es tan sincero que tendria que ser demasiado severo con el actual Presidente del Consejo de Ministros. Solo he de decir que el signo característico, fundamental, sobre todo entre nosotros, que servia para distinguir á los conservadores de los liberales, era que los unos lo sacrificaban todo á los intereses creados, fuesen buenos ó malos, honrados ó ilegítimos, mientras que los otros, los liberales lo posponian todo, y con razon, á las exigencias de la justicia y de la libertad; hoy, despues de lo que ha pasado aquí, despues de lo dicho por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ese signo característico que distinguia á los unos y á los otros, ha desaparecido; porque ahí teneis un Gobierno liberal, apoyado por los hombres que han formulado el verbo de la democracia en este país, que pone en juego hasta su vida para salvar los intereses de una Empresa particular, como es la Trasatlántica, en un asunto, que cuando ménos, implica un monopolio y un privilegio, y por tanto una injusticia.

No quiero concluir esta rectificacion sin hacerme cargo de algunas insinuaciones de que está sembrado el último discurso pronunciado por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Si hubiera contestado el martes último, es casi seguro que hubiera incurrido en el desagrado de la Cámara y de la Presidencia. Oir á un Presidente del Consejo de Ministros hablar desde el banco azul, de revolver malas pasiones y de malignas reticencias que no están á la altura de su desprecio, es motivo bastante para sorprender y hasta para irritar el ánimo más sosegado, aun teniendo en cuenta que el Presidente que las pronunció se llama D. Práxedes Mateo Sagasta. Han pasado varios dias, y no he de incurrir en la misma falta, por más que en mí sería más disculpable que en un Presidente del Consejo; pero sí quiero hacer constar que las palabras de S. S., hablando de malas pasiones, no pueden tener, ni tienen seguramente el alcance, al ménos para mí, que hubieran tenido si hubiesen sido pronunciadas por labios de persona inmaculada. (*Rumores.—El señor Presidente agita la campanilla.*)

Señor Presidente; creo que todos los que estamos aquí cometemos faltas ó tenemos ciertos defectos, y solo el que esté libre de ellos entiendo yo que está inmaculado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Quiere decir que S. S. hubiera tomado en más séria consideracion esas palabras á que se refiere, si hubieran salido de persona cuya existencia real es, segun propia declaracion de S. S., incompatible con las leyes de la humana naturaleza.

El Sr. **CELLERUELO**: Perfectamente, Sr. Presidente. La debilidad y el abandono, y esa es la explicacion que tienen mis anteriores palabras, es natural que llamen malas pasiones á la virilidad y á la energía. En cuanto á la frase de repertorio usada por S. S. de que ciertas malignas reticencias no estaban á la altura de su desprecio, como yo no he usado reticencia de ningun género, y por el contrario, he hablado con perfecta claridad, nada tendria que decir de ella, si no fuera porque parecía que S. S. puso empeño en su discurso en que se entendiese de otro modo. Solo he de decir que cuando ménos, esa frase, pronunciada desde ese banco, me parece muy fuera de lugar. No es desde ahí, desde el banco ministerial, detrás del burladero (*Rumores*) donde se puede inferir ofensa, ni mucho ménos deslizarla entre vaguedades y sombras para que manche á todos y nadie tenga el dere-

cho de borrarla. Eso no es digno de S. S. Que la frase empleada por S. S. adolece de ese defecto se prueba con decir que la mayor parte de los que la han oido ó leido ignoran todavía á quien va dirigida. No saben si va dirigida á los que combaten este proyecto de ley, entre los que se cuentan muchos hombres ilustres de esta Cámara y de esa mayoría, ó si va dirigida á los que en la prensa dijeron, que como cuestion de arte era indudable que hubiera sido mucho mejor no discutir en una misma legislatura el proyecto de los tabacos y el asunto de la Trasatlántica.

En esto sí que podia creer el público que existia una maligna y terrible reticencia, por más que el periódico que lo ha dicho haya sido el más querido, el más autorizado y el más leido por S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Azcárate tiene la palabra.

El Sr. **AZCARATE**: Señores Diputados, cuando tuve el honor de dirigiros la palabra por primera vez en este debate, os dije la pena con que entraba en él y los recelos que sentia de algo que podia suceder, que no es fácil que suceda en otro género de discusiones. Y en efecto, este algo ha venido, aunque por fortuna creo que puedo desentenderme por completo de las palabras pronunciadas por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros y á que acaba de aludir mi amigo el Sr. Celleruelo; porque aun cuando algunas de ellas entendí que podian alcanzarme con motivo de una interrupcion que hice, á seguida pronunció S. S. algunas que he leido en el *Extracto*, y en vista de las cuales no tengo para qué ocuparme de aquellas otras.

Pero, aun dejando á un lado esto, que podia tener un carácter personal y harto desagradable, queda siempre una situacion un tanto extraña, y es, que yo, que he venido aquí en cumplimiento de un deber, que no solo tengo la conciencia perfectamente tranquila de no haberme excedido, y si algo me remordiera, quizás fuera de lo contrario, y que no solo tengo la conciencia tranquila, sino que estoy muy contento de mí mismo, porque me he hecho superior á cosas que á veces parece que pesan de tal manera que no se puede él espíritu librar de ellas; yo, que he prescindido de todo cuanto se dice, no por calles y plazas, sino cuanto se dice en esos pasillos y en el salon de conferencias, en todos los pasillos y en todo el salon de conferencias; yo, que he prescindido de ciertas declaraciones de algunos periódicos, una de ellas la que acaba de recordar el Sr. Celleruelo, repetida dos veces por si no nos habíamos enterado la primera; yo, enfrente de un expediente como el que está en Secretaría, no otro anterior que se ha perdido y no se sabe donde está; enfrente de ese expediente, digo, con hechos tan extraordinarios como los que en él se encierran, con un contrato tan inconcebible como este, cuando tenía el perfecto derecho, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, el perfecto derecho, no de hacer lo que hice, que fué entre todas las hipótesis posibles anticiparme á aquella que salvaba á todo el mundo, diciendo: este es un contrato celebrado entre la *astucia* y la *inocencia*, añadiendo que solo cuando despues de este debate me convenciera que lo habia sido entre la astucia y la perfidia, vendria aquí á decirlo; cuando sobre esa base discutia, ¿es posible que haya quien venga aquí á hablar de reticencias, y fuera de aquí de ataques envenenados? Lo que he dicho lo he dicho claro, y las reservas que he hecho he dicho con la misma claridad cuáles eran. Pero el Sr. Presidente del Consejo de Ministros confunde dos cosas que son esencialmente distintas.

¡Ah! yo comprendo bien que si, por ejemplo, un Sr. Diputado hubiera cometido lo que estimo que hubiese sido una injusticia manifiesta, atacando, cuando se discutia la cuestion de los tabacos, al Sr. Ministro de Hacienda, suponiendo que ése contrato encerraba un negocio, á esa aseveracion hubiera hecho bien su señoría en contestar, como lo hizo S. S. el martes, porque esas cosas no se pueden decir, y á un *no* se contesta con un *sí*, á una negacion se contesta con una afirmacion, con una protesta, pero no se pueden discutir.

Pero, ¿es esta cuestion de ese género? ¿A dónde iríamos á parar con la doctrina que pretende sustentar el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que quiere elevar á la categoría de casi imposibilidad metafísica el que pequen los Ministros? Entonces, ¿dónde está la posibilidad de que tenga aplicacion el artículo de la Constitucion que nos autoriza para acusarlos? No venía, pues, á cuento recordar lo que pasó con el ilustre Mendizábal; eso pasa siempre, y luego el tiempo se encarga de hacer á todo el mundo justicia. No se trata ahora de eso, sino que se trata de un expediente, de un contrato, y lo que yo he hecho ha sido examinarle, descomponerle y decir: ahí está; yo no voy á sacar consecuencias; pero si no se me dan explicaciones satisfactorias, yo daré las que estime justas, y sacaré las consecuencias que procedan.

Y vamos, Sres. Diputados, á esta rectificacion, que deseo sea breve, debiendo comenzar por declarar que cuando afirmo una cosa que puede tener cierta trascendencia, ni las quejas amistosas, ni las diatrivas me hacen ni suavizarla, ni agravarla, y no lo último, pues que el que seais injustos conmigo no es razon para que yo lo sea con vosotros. Lo dicho, dicho está; y si algo más que esto hay que añadir como consecuencia del giro que lleve este debate, lo añadiré.

Pero antes de entrar á rectificar al Sr. Ministro de Ultramar y al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, no obstante ser tan vivo mi deseo de abreviar, no puedo dispensarme de rectificar tres puntos por de más interesantes entre los varios que tocó el señor Fernandez Villaverde, y ruego al Sr. Presidente del Consejo de Ministros que preste un poco de atencion, porque una de ellas me evitará hacer otra á S. S., y las otras dos, porque interesan mucho al debate.

La primera rectificacion al Sr. Fernandez Villaverde se refiere al punto de la velocidad de los buques que constituyen la escuadra de reserva de cruceros de Inglaterra. El Sr. Fernandez Villaverde me leia unos datos de Mr. Bell, suponiendo sin duda que los que yo habia leido los habia tomado de un artículo del *Times*, y no es eso. Es un documento oficial; y en ese documento oficial se dicen estas palabras: «Por lo que hace al tipo de velocidad, el Almirantazgo estima que buques de un andar de ménos de 17 ó 18 nudos no resistian para el objeto á que se aplican.»

Más adelante, añade que los buques nuevos que se construyan han de ser todavía de mayor velocidad que la que tienen el *Etruria* y el *Hungría*, los cuales, diga lo que quiera Mr. Bell, andan más de 20 nudos. Y aquí llamo la atencion del Congreso sobre aquel argumento tan singular del Sr. Presidente del Consejo de Ministros cuando, poniéndome por ejemplo, como lo hizo ya otra vez, con ménos fortuna entonces, porque ahora no se trataba de asesinarme, decia

el Sr. Presidente del Consejo de Ministros: «¿Cómo quiere el Sr. Azcárate que España se permita el lujo de tener tan buenos buques como Inglaterra? Siendo, como supongo, modestos sus recursos, no pretenderá rivalizar con un potentado.»

Es cierto; pero cuando yo compro, v. gr., un gaban, y le pago como un potentado, tengo la pretension de que sea tan bueno como el que compra el potentado, porque pudiera suceder que fuese peor, y lo pagara lo mismo ó más, que es lo que pasa en el caso presente. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros hace signos negativos.*) ¿Que no, Sr. Presidente del Consejo de Ministros? Ahí está el documento inglés, puede verse como se trata de buques hasta de 10.000 toneladas de desplazamiento, con una velocidad de 17 nudos ó millas, pudiendo conducir 2.000 soldados de Inglaterra á Bombay en catorce dias por el istmo y en veintidos y medio por el cabo. ¿Sabeis, Sres. Diputados, lo que cuesta eso al Gobierno inglés? ¿Sabeis lo que le cuesta tener esos 10 buques que pueden ser cruceros armados con esa cabida y esa velocidad? Pues le cuesta 1.250.000 pesetas al año. Comparad ahora lo que aquí vamos á obtener por ese contrato con los buques actuales de la Trasatlántica preparados para actos de guerra cuando sea *posible*, y con los pocos del porvenir reforzados parcialmente para soportar la artillería; y decidme, qué extraño es que la marina de guerra mire con los ojos con que mira ese contrato, y cómo oirá que se le diga que en esos buques va á tener un poderoso auxiliar. De modo que lo que resulta, Sr. Presidente del Consejo de Ministros, es que Inglaterra va á pagar los buques y á tenerlos, mientras que nosotros vamos á pagarlos y á no tenerlos; no hay más diferencia que esa.

Por lo demás, análogo al ejemplo del gaban, tenemos uno en la marina de guerra, en el *Destructor*; podrá discutirse si España debe gastar dinero en un buque como ese; pero resueltos á hacerlo, es muy de celebrar que sea tan bueno que Inglaterra no tenga uno igual, como se hacía constar recientemente en una junta de almirantes celebrada en Lóndres.

Segunda rectificacion al Sr. Fernandez Villaverde, muy interesante porque se trata de una de las enormidades que contiene el contrato, y me permito llamar sobre ella la atencion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Recordarán los Sres. Diputados que nuestro argumento principal era este: en ese contrato se concede á la Compañía Trasatlántica más de lo que ha pedido: á lo cual contestaba la Comision con dos salidas ó sutilezas: primera, como se ha exigido mayor velocidad, y esto implica más gasto de combustible, resulta compensado; segunda, como los trasportes se han rebajado, el Estado ha ganado por un lado lo que paga de más por otro. Y yo argumentaba: ¿qué me decís de las líneas prolongadas? En la red interantillana, en la del Seno mejicano y en la de Nueva-York no hay más velocidad, porque solo pedís 10 millas, ni hay pasaje ni carga oficial, mientras que para las líneas de Cuba y Filipinas exigís mayor velocidad y hay trasportes oficiales; no obstante lo cual, la misma subvencion se paga en la línea de Cuba que en sus prolongaciones.

Y contestaba la Comision: no se puede razonar así; el Sr. Azcárate tiene una aficion decidida á los análisis. Es verdad; pero la Comision tambien analiza, solo que se para cuando le conviene. Cualquiera pensaria que habia una subvencion média única para todas las líneas, y que se habia fijado teniéndolo todo en cuenta; pero no sucede eso, sino que hay una subvencion para la de Cuba, otra para la de Filipinas, otra para las líneas nuevas y otra para las combinaciones. ¿Por qué no se os ha ocurrido poner al lado de esas cuatro otra para las prolongaciones? Así resulta que allí donde no hay la disculpa del aumento de velocidad ni la del trasporte oficial, se viene á pagar lo mismo que donde se dan ambas circunstancias. Y no crean los Sres. Diputados que se trata de una pequeñez, porque quizás al oir hablar de prolongaciones piense el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que estoy seguro no ha leido el contrato, que son unos viajecitos al Seno mejicano ó á Nueva-York. ¿Sabeis lo que importan? Pues importan dos millones de pesetas al año, es decir, la cuarta parte de la subvencion; y recordad que parte de esa subvencion es por la famosa red interantillana que la Trasatlánsica tiene establecida con provecho por su cuenta.

Decia el Sr. Fernandez Villaverde: pero lea el señor Azcárate la Memoria de la Compañía de 1886; y nos leia S. S. un párrafo en que se dice que se ha *resentido* el tráfico y que no compensa el aumento en el trasporte la disminucion en el pasaje. De modo, que en cuanto la Compañía se *resiente*, es decir, gana ménos que antes, hay que venir á ayudarla para que no lo pase mal. Y es de advertir, además, que otra parte de la subvencion es para la línea de Méjico, subvencionada por el Gobierno mejicano, y subvencionada además por nosotros con un 50 por 100 más que el Gobierno mejicano. Estas no son las pequeñeces, y estos son hechos.

Y vamos á la tercera rectificacion al Sr. Fernandez Villaverde. Habia yo dicho: ¿cómo se explica esa otra enormidad de regalar $4^1/_2$ millones de pesetas á la Trasatlántica dando ahora por terminado el contrato vigente que habia de durar cuatro años más? ¿Cómo se explica que en lugar de la subvencion que hoy se paga por la línea de Filipinas vayamos por el nuevo contrato á pagar cerca del triple? Contestacion del Sr. Villaverde: respecto á lo primero, que el Consejo de Estado habia informado favorablemente, á lo cual replicaba yo, en primer lugar, que el Consejo de Estado no es infalible, y además que el informe del Consejo de Estado versa sobre las proposiciones de la Compañía, la cual parte en ellas del supuesto de las 49.500 pesetas actuales. Pero dice entonces el Sr. Fernandez Villaverde: el Sr. Azcárate está equivocado; repare S. S. las proposiciones, y verá que en la segunda proposicion en que se añade la segunda expedicion á Filipinas, está rebajada la tercera de Cuba, y que la subvencion que por el contrato actual corresponde á esa tercera expedicion suprimida, hay que cargarla á la línea de Filipinas, en donde resulta una subvencion superior, no solo á la actual, sino á la que se consigna en el contrato.

¡Ah, señores! aquí de los números, y ruego á los Sres. Diputados un poco de atencion. Argumento del Sr. Fernandez Villaverde: las 1.200.000 pesetas que hoy se pagan por la tercera expedicion á Cuba, se aplican á la expedicion de Filipinas. Pues oigan los Sres. Diputados. Tomo los 4.788.000 pesetas de la segunda proposicion; resto de esta cantidad el crédito del presupuesto actual, que son 4.194.000, y me restan 594.000; divido esta cantidad por 12, y me dan, ¡oh, feliz casualidad! las 49.500 pesetas de subvencion que hoy se pagan. Y comparo la segunda pro-

posicion con la tercera, y hallo que la diferencia es de 1.200.000, importe justo de la tercera expedicion á Cuba que se restablece, puesto que sumada á los 4.788.000, me dan los 5.988.000 pesetas de la tercera proposicion, de lo cual saco, en consecuencia, que la Compañía parte siempre de los precios actuales de las subvenciones que se pagan por los viajes á Cuba y Filipinas.

Pero dirá el Sr. Fernandez Villaverde: ¿cómo es que quedan en pié esas 1.200.000 pesetas que pide la Compañía, á pesar de que se suprime la tercera expedicion de Cuba? Pues es muy sencillo: eso lo pide la Compañía por las prolongaciones, por parte de las líneas nuevas y por las combinaciones. Y vosotros le dais solo por las prolongaciones 2 millones de pesetas. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Ninguna de esas prolongaciones era obligatoria; ya se lo demostraré á S. S.) Para acabar con las rectificaciones al Sr. Villaverde, recordaré que siempre resulta el regalo de 4 millones de pesetas que se hace á la Trasatlántica al dar por fenecido un contrato que debia durar aún cuatro años y sustituirlo con este que discutimos.

Voy á ocuparme ahora en el discurso del Sr. Ministro de Ultramar.

Creo, señores, que no digo una cosa que no esté en el pensamiento de todos vosotros diciendo que hay realmente una gran desproporcion entre el discurso pronunciado por el Sr. Ministro de Ultramar y el que todos esperábamos, porque tratándose de cosa tan grave, despues de la discusion que aquí habia tenido lugar, y despues de aquel silencio, sobre el cual yo llamaba la atencion de la Cámara y de que se quejaba S. S., esperábamos todos un discurso que lograra llevar á nuestro ánimo, ya que no la conviccion, al ménos la duda, de que esto pudiera ser beneficioso; pero el Sr. Ministro de Ultramar, que tanto tiempo calló, y toda la Cámara habia notado este silencio, y es más, estábamos en el secreto, pues sabíamos que habia una puja de silencio, que realmente á S. S. tocaba romper; el Sr. Ministro de Ultramar, digo, siguiendo en su discurso el sencillo camino ó procedimiento de decir que todos nuestros argumentos habian quedado deshechos, y que los de los dignos individuos de la Comision eran incontestables y habian quedado incontestados, no se tomó la molestia de hacer un verdadero discurso en defensa de este dictámen. Fuera del inocente entretenimiento de leer la lista de los periódicos que defienden la causa de la Trasatlántica y de las asociaciones y personas que se han expresado en el mismo sentido, por lo que á mí hace, solo encuentro en el discurso de S. S. tres puntos que tratar: el relativo á las subastas, el relativo al prodigioso desarrollo del comercio en Cuba y Filipinas y el relativo al sistema general de las subvenciones.

El Sr. Ministro de Ultramar nos habló de la subasta, olvidándose de que, gracias á un concurso, se pagan hoy 20.000 duros en lugar de 30.000 por el viaje redondo á Cuba, de que, gracias á la subasta, habian quedado reducidos á 49.500 duros los 100.000 que se habian señalado en el pliego de condiciones por el viaje á Filipinas, y de que en estos dias el Estado ha salido beneficiado en 13 millones de pesetas en la subasta verificada para la adquisicion de tabaco; y que la renta de tabacos se va á arrendar por concurso. ¿Qué inconvenientes tendria la subasta en el caso presente? El Sr. Ministro de Ultramar no nos dió á conocer ninguno nuevo, y solo nos dijo que habria sido una farsa. Tendria razon el Sr. Ministro de Ultramar, si se hubiera establecido aquella famosa condicion de que S. S. nos hablaba, porque el Sr. Ministro de Ultramar decia que él habia puesto como condicion la de que la Compañía que hubiera de tomar parte en el concurso, tuviera 15 ó 20 buques con bandera española (hasta aquí está bien), pero con cierta anterioridad, y siendo esto así, es claro que solo la Trasatlántica podria concurrir. Por lo visto, S. S. cree que los barcos son como los vinos, que, cuanto más viejos son, son mejores (*Risas*); y en tal caso, son excelentes los barcos de la Trasatlántica, que el Ministerio de Marina llama *mejores ó peores*, añadiendo, por cierto, que en el caso de que se celebrara un contrato con la Compañía Trasatlántica, con los propósitos que se abrigaba, sospechaba que esos barcos tendrian que ser enajenados ó arrumbados. ¿Pero habia necesidad de sacar á subasta estos servicios en conjunto? ¿Por qué no hacer distintos concursos ó distintas subastas? ¿No hemos tenido durante mucho tiempo un servicio á Cuba y otro á Filipinas? ¿No podria hacerse otro para Marruecos; otro para Buenos-Aires, y otro para Fernando Póo, en el caso de que no se dividiera en tres el de Cuba, como yo creo que debia dividirse? Y entonces, no sería necesario tener desde luego tantos buques, y en ningun caso lo sería atender á la anterioridad; porque, presentando la Compañía los buques necesarios, estábamos servidos, y si eran los buques nuevos, tanto mejor; créame S. S.

Yo oía con asombro el argumento que nos hacía el Sr. Ministro de Ultramar sobre el desarrollo del comercio de Cuba y Filipinas. Su señoría nos leyó un largo estado para demostrarnos cómo se habia desenvuelto el comercio en ambos países. Pero esto, ¿es obra de la Trasatlántica? El desarrollo de la riqueza, las reformas arancelarias, las modificaciones administrativas, ¿no tienen parte en ello? ¿Todo es obra de la Trasatlántica? Me parece la cosa perfectamente inadmisible; pero si quiere S. S. que la admitamos, la admitiremos, y entonces arguyo así: ¿es debido todo ello á la Trasatlántica? Pues no necesita subvencion. ¿Es debido á otras Compañías? Pues no hace falta la Trasatlántica.

Yo celebro lo que S. S. expuso respecto del sistema de *subvenciones*, porque es muy elocuente, y contribuye á poner en claro algo que dijo de una manera velada, y como de pasada, el Sr. Villaverde. El señor Ministro de Ultramar, sin duda ninguna, pensaba en esto cuando me echaba en cara la pasion de escuela; pero se olvidaba de que terminantemente dije que la cuestion de las subvenciones era completamente distinta de esta que nos ocupa; y añadia, que aun cuando no soy partidario de ellas, reconozco que es un principio que merece ser discutido, pero que nada tiene que ver con esto de que tratamos. Prescindiendo de las subvenciones de los ferro-carriles, que son cosa muy distinta, S. S. nos habló de las que se dan á los autores y á los artistas, y por cierto que en lo de los libros es en lo que más se ha abusado en nuestro país; pero S. S. olvidaba que las subvenciones llevan consigo estos dos caractéres: la generalidad y la igualdad. Por eso se dan primas á la marina mercante toda ó la de altura, por ejemplo. Pero, señores, ¡hablar de proteccion á la industria con motivo de este contrato! ¡Hasta se habla de la Patria! ¡Qué cosas se dicen y se hacen tomando su nombre en los labios! ¡Hablar, digo, de proteccion á la industria naviera!

¿Pues si he dicho y repito que este contrato es una puñalada asestada contra la mitad de la marina mercante de altura, en beneficio de la Compañía Trasatlántica que va á vivir á costa y de la sangre de aquella? ¿A qué se emplea, pues, este argumento? Cuando se trate de primas, si llega el caso de proponerlas, yo no sé lo que diré; soy poco afecto á ellas; pero al fin en las primas se trata de una cosa comun, igual, general; mientras que esto es un privilegio, un monopolio en daño de toda la marina, como indicaba ya el Ministerio de Marina en uno de sus informes. Os advierto, Sres. Diputados, que en todo este debate podia yo haber imitado á antiguos abogados que decian, *conmigo el relator*, repitiendo en cada uno de mis argumentos, *conmigo el Ministerio de Marina.*

Pues bien; este ha dicho que las subvenciones á los viajes á puertos extranjeros vienen en daño de la industria naviera, cuyo estado no es nada lisonjero.

Pero, en fin, el discurso del Sr. Ministro de Ultramar ha servido para algo; ya tenemos confirmada la afirmacion del Sr. Fernandez Villaverde, quien nos dijo que no podíamos ver con indiferencia la mala suerte que pudiera caber á la Compañía Trasatlántica. Por mi parte le deseo mucha fortuna; pero como se trata de que su suerte dependa de la subvencion del Estado, es decir, del dinero de los contribuyentes, debo mirar este asunto bajo otro aspecto muy diferente. El Sr. Ministro de Ultramar nos presentaba como ejemplo las subvenciones que se dan á los autores y á los artistas, ya comprando libros á aquellos, ya mandando á Roma á estos, etc., resultando así la Compañía Trasatlántica colocada en el lugar de los autores y de los artistas. Está bien, Sr. Ministro de Ultramar; ¡y pensar que cuando pedimos algo para millares de hombres que sufren y padecen, se nos contesta sacando al espantajo del socialismo, y que ahora se viene aquí con un socialismo burdo, que consiste en empobrecer al pobre, es decir, á los contribuyentes, para enriquecer al rico!

Nada más tengo que decir en cuanto al fondo del discurso, pero he de recoger algunas palabras del señor Ministro de Ultramar que envuelven cargos en cierto modo personales. En primer lugar, el Sr. Ministro de Ultramar habló de que en mi discurso habia cólera, pasion, anatema; pero por otro lado decia que habia en él mucha ironía, mucha sátira y mucho sarcasmo, cosas que yo no considero compatibles, ni creo que las últimas se emplean, como decia S. S., cuando falta la razon, sino por el contrario, cuando la razon sobra.

Luego hablaba S. S. de pasion; ¡Sr. Ministro de Ultramar! ¿Contra quién? ¿Contra S. S. á quien no conozco *nec injuria nec beneficio*? ¿Contra el partido liberal, cuando en el poco tiempo que llevo en estos bancos he demostrado que puedo tener calor y hasta violencia cuando se trata de doctrinas, pero que ni aun entonces me dejo llevar por la pasion? ¿Pasion de escuela? Pero si aquí no se trata de ningun asunto doctrinal, sino de un negocio prosáico, tanto como el de comprar peras en el mercado. ¿Pasion contra la Trasatlántica? No la tengo. ¿Qué me importa á mí de la Trasatlántica y de todas las Empresas ni de todas las industrias, si no soy industrial? Es decir, tengo que ver con la industria de los libros, que es la más perdida de todas. (*Risas.*)

Pero si se trata de la Trasatlántica y de sus relaciones con el Estado, entonces yo pido á Dios que me conserve la raíz de este coraje y de esta cólera, y que no me la quite nunca.

Tres veces habló el Sr. Ministro de Ultramar de la rectitud de mis intenciones: en dos de ellas para dejarla á salvo; pero en otra dijo que se habia eclipsado. (*El Sr. Ministro de Ultramar*: Creo que está S. S. equivocado: escritas están mis palabras.) Yo creí haberlo oido á S. S., y aun haberlo leido en el *Extracto*; pero me basta con lo que S. S. acaba de decir para que yo no insista.

Y vamos á lo del sarcasmo y la ironía. El otro dia procuré explicarla; pero sin duda no lo hice con bastante claridad, y voy á repetirlo. Apelé al sarcasmo y á la ironía, porque, segun he dicho, habia aquí dos factores en correspondencia con las dos partes contratantes, la astucia y la inocencia, y preferí hablar poniendo delante de los ojos á la inocencia y no á la astucia, porque haciéndolo así podia yo decir algo que mortificara este maldito amor propio que en este país muchos hombres ponen por encima de su propia honra; pero no corria el peligro de decir algo peor, como hubiera tenido que suceder poniendo delante de mi vista la astucia. Pero si S. S. no quiere ironías ni sarcasmos, está bien, hablaremos con la gravedad que el caso requiere.

Su señoría, en el discurso que pronunció el martes, demostró realmente una inocencia que nos podemos permitir los que nos sentamos en estos bancos, pero que no se puede permitir el que se sienta en el banco azul.

Los Diputados tenemos el derecho de ignorarlo todo, porque no tenemos más títulos para estar aquí que la voluntad de nuestros electores; pero en los que se sientan en ese banco, la ignorancia es en ocasiones punible, y hasta tiene en ocasiones penas marcadas en el Código; y por esta razon, con sentimiento, pero cumpliendo lo que estimo un deber, he de decir á S. S., juzgando por los datos que arroja el debate, y siempre á reserva de convencerme de lo contrario por virtud de las razones que se den, y que yo no espero ya de S. S., he de decirle que por desgracia, y este debate me va confirmando en esta idea, siempre que se trata de las relaciones del órden jurídico con el órden moral, se revela bien claro que de todos los mandamientos de la ley de Dios, ya solo se piensa en uno; de todos los artículos del Código de la moral, solo se piensa en uno; y así, desde el momento en que se habla de algo ilícito que no conforma con la moralidad, en seguida se fija la atencion en el vil precio, en el dinero miserable, olvidando, y esta cuestion puede ser ejemplo de ello, que hay muchos modos de pecar en esta materia, sin llegar á ese extremo grosero, pudiendo decirse que en este sitio podremos dejarnos llevar de móviles que aun siendo desinteresados individual y personalmente, sean ilícitos, siendo los únicos lícitos la justicia y el interés de la Patria. Y no solo se olvida esto, sino que, aun puesta la cuestion en el terreno del Código penal, se olvida el contexto terminante y claro de sus artículos.

Se cree que en el Código penal no existe más que el cohecho, que es cuando un funcionario público recibe dinero ó promesa ú ofrecimiento por hacer una cosa injusta, ó el fraude que tiene lugar cuando se concierta con los contratistas de servicios públicos ó se interesa en ellos á la vez ó interviene en los mismos por razon de su cargo; y se olvida de que ese título que trata de los delitos cometidos por los fun-

cionarios públicos en el ejercicio de sus cargos, tiene muchos capítulos, uno de los cuales se titula *De la prevaricacion*; y en ese capítulo hay un artículo que por desgracia es letra muerta; fuera él letra viva, y no existiera el odioso y odiado caciquismo. Hay un artículo, digo, en ese capítulo, en el cual se castiga á todo funcionario público que á sabiendas dictase ó consultase cualquiera providencia ó resolucion injusta en asunto contencioso ó administrativo. Pero este artículo tiene un segundo párrafo, en el cual se considera que delinque tambien el funcionario público que hace eso, no á sabiendas, sino por negligencia ó ignorancia inexcusable. Pues hasta el presente, por lo que vamos oyendo los Diputados que nos sentamos en estos bancos, estimamos que S. S. ha incurrido en la responsabilidad señalada en el segundo párrafo de ese artículo. Y cuenta que al decir esto y al puntualizar la cuestion con las reservas que antes hice, sigo dando pruebas de consideracion y comedimiento; porque hay muchas personas que confunden lo que es una *acusacion* con lo que es una *sentencia*, y suponen que, para acusar, se necesitan las mismas pruebas que para sentenciar; en cuyo caso sería inútil el camino que va de la acusacion á la sentencia; y yo, por eso y por otras consideraciones á que no falto, aun con personas que puedan ser injustas conmigo, me refiero á esa responsabilidad que como opinion de esta minoría la doy y nada más que como opinion, me refiero á ese segundo párrafo en que se habla del caso de la ignorancia inexcusable.

Y á este propósito, debo tambien recoger una queja de S. S., pues al parecer el deseo que expresé de que se diera S. S. por engañado, lo consideraba ofensivo. ¿Por dónde? ¿Se cree S. S. incapaz de ser engañado? Y debo tambien decir al Sr. Ministro de Ultramar, en cuanto á las reticencias de que se quejaba S. S., que solo nos ha hablado de una y la ha reproducido con manifiesta inexactitud, sin duda por no haberme yo expresado bien. Reticencia no hay ni una sola en todo mi discurso, ni en ninguno de los que he pronunciado en este sitio; hay afirmaciones claras y terminantes, y hay reservas igualmente terminantes y claras.

Una tan solo citó S. S., la del *¿cui prodest?* (*El señor Ministro de Ultramar*: Contestando á la de S. S.) Ahora voy á ocuparme de la mia; luego diré á S. S. algo de su contestacion.

En primer lugar, el Sr. Ministro de Ultramar olvidó á qué referí yo esa pregunta: no era á la prisa con que se habia firmado el contrato, no; era concretamente á esta singularidad que todavía no ha explicado nadie, ni desde ese banco, ni desde el de la Comision: la singularidad de que presentando S. S. el proyecto de ley en Diciembre, pedia ya en uno de sus artículos el crédito para el semestre, y luego, como pasaron tres meses, la Comision, aunque ya estamos en el último trimestre, pide con mucha prisa el crédito para el mismo. Mi argumento era éste: ¿por qué no dejar que empiece este servicio en 1.° de Julio? ¿No tenemos en pié el servicio para Cuba y Puerto-Rico durante diez y ocho meses y para Filipinas por cuatro años?

Esta es la prisa que yo censuraba, calificándola dura y severamente, al compararla con los descubiertos de los licenciados de Ultramar, y decia yo al ver esta prisa *¿cui prodest?* El Ministro de Ultramar, de las dos respuestas que cabia dar, olvidando que yo mismo habia anticipado una, por lo visto pensó en la otra, y creyó que yo aludia á algun provecho que él hubiera recibido. ¡Siempre lo mismo! *¿Cui prodest?* ¿Pues no habia dicho yo bien claro que el fin de ese contrato era lanzar un cable de salvacion á la Compañía Trasatlántica, que en Diciembre último tenía en caja 9.301 pesetas? A esa Compañía importaba no esperar hasta 1.° de Julio; ella la que necesita el crédito para el trimestre. Esto es lo que queria decir con mi *¿cui prodest?*

Pero el Sr. Ministro de Ultramar me decia: Señor Azcárate, por ese camino, que no era el camino que S. S. creia, como acaba de ver, tambien podria yo decir de su ataque *¿cui prodest?* Pues sírvase S. S. contestar, no ya lo que se le ocurra, sino todo lo que le parezca posible. Era preciso que fuera el que respondiera á un tiempo malvado y mentecato ó necio, para que pudiera dar respuesta que á mí me alcanzara. Lo que yo defiendo *¿cui prodest?* ¡Pues si lo que yo defiendo es que se hunda ese proyecto, y por tanto, si venciera, mi esfuerzo aprovecharia al país, que no tendria que soportar esa inmensa carga que quereis echar sobre él! Y si se hiciera lo que yo pido; si ese servicio se adjudicara en subasta ó concurso, tantos como líneas, y con la condicion de que una sola Compañía no pudiera tener dos á la vez, las Compañías beneficiadas serían tantas, que bien puede decirse que ganaria toda la marina mercante de altura. ¿Qué me puede importar, pues, á mí el *cui prodest?*

Y voy ahora al Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

El Sr. Presidente del Consejo de Ministros demostró con las primeras palabras que pronunció que participa de la ilusion de los dignos indivíduos de la Comision respecto de la grandeza de esta obra, de esta empresa, mientras que yo, por el contrario—y me libraré muy bien de afirmar que mi demostracion haya quedado en pié para que no se molesten los dignos indivíduos de la Comision, anticipándome á decir que dado que algun argumento mio haya quedado en pié, es porque las malas causas no hay talento, por grande que sea, que pueda defenderlas (y yo me apresuro á reconocer ese talento en todos los indivíduos de la Comision), y yo, por el contrario, entiendo que este asunto no solo es manifestacion de los dos males graves de que hablé el otro dia, sino que es manifestacion de otro mal tan grave como aquellos, mal que, si me consentís la palabra, le llamaré el *particularismo*; esto es, el predominio de lo singular, de lo individual, de lo particular, sobre lo comun, sobre lo general, sobre lo nacional.

Un dia, por simpatías personales ó de partido, estorbamos, por acuerdo inexplicable, la aplicacion de las leyes á uno de nuestros compañeros. Otro, hacemos que leyes que dicen que dos y dos son cuatro digan que son cinco para demostrar que tenía razon el Sr. Posada Herrera cuando decia que en España era un apotegma que las leyes no se entienden con los amigos. Un dia se presenta aquí un tratado de comercio y encuentra dificultades insuperables en los intereses catalanes; otro dia en el Senado el proyecto de ley sobre admisiones temporales se estanca por la resistencia que oponen ciertos intereses castellanos. Un dia pensando en una medida, preguntamos: ¿qué dirá el clero? Otro, pensando en otra, preguntamos: ¿qué dirá el ejército?

Pero ¡qué más, Sres. Diputados! Yo he tenido la

honra de presentar una proposicion de ley aumentando los tipos de los juicios verbales y los de menor cuantía, y ha habido quien me ha dicho: «Va Vd á perjudicar gravemente á los abogados, en especial á los de ciertas comarcas.» Y á mí qué me cuenta Vd., contesté yo; yo no vengo aquí á procurar por los abogados, sino á legislar para el país.

Pero esto, con ser tan grave, todavía no lo es tanto, porque despues de todo, esos intereses de clases y locales tienen razon de ser; el mal consiste que en lugar de subordinarse al bien general, quiere predominar; pero cuando esto llega al indivíduo; cuando la accion del Poder, y sobre todo de los Poderes que debian estar más altos, se subordina al interés individual, entonces la cosa tiene más importancia; y si al fenómeno del *particularismo* se une el del *industrialismo*, como sucede en el presente caso, todavía el mal es más grave. Así vemos los Poderes públicos puestos al servicio de una Empresa, la actividad del Estado puesta en ejercicio para salvar á la Trasatlántica. ¡Y el Sr. Presidente del Consejo ha declarado este asunto cuestion de Gabinete!

Su señoría ha de permitirme que le recuerde un compromiso que conmigo tiene, pues, aun cuando sea un humilde Diputado, no por eso le habrá echado S. S. en olvido. La primera ocasion en que tuve la honra de discutir con S. S., hablé de la gravedad que tenía el abusar de las cuestiones de Gabinete, y recuerdo perfectamente que S. S. y el entonces Ministro de la Gobernacion, Sr. Gonzalez, me hacian señas como diciendo: «no siga Vd.; estamos conformes; eso vamos á hacer.» ¿Qué ha pasado desde entonces acá, Sr. Presidente del Consejo de Ministros?

Un dia vino aquí una cuestion, despues de todo baladí, sobre interpretacion de unos artículos del reglamento de policía de teatros, y se hizo cuestion de Gabinete; otro dia explana el Sr. Pedregal una interpelacion á propósito del cupo de hombres repartidos para la quinta; el Sr. Pedregal demostró que ese reparto era ilegal; y á pesar de haberlo reconocido implícitamente el que entonces era Ministro de la Guerra, se hizo tambien cuestion de Gabinete. Señores, no nos hagamos ilusiones; el mal es muy grave. Dado el estado del país y el desprestigio de este régimen, y la desconfianza que inspira, y ese abismo de que os hablaba el otro día entre el Estado y la sociedad, ¿cree S. S. que al país le entra en la cabeza esa teología por virtud de la que el Diputado ministerial está obligado á diario á pisotear su conciencia? ¿Cree S. S. que al país le entra en la cabeza que los que pensaban que una cosa era negra, solo porque S. S. se levante y diga que es blanca, voten que es blanca? ¿Cree S. S. que el país se explica esas cuestiones de confianza, por virtud de las cuales es ley lo que no debia serlo, y se aprueba un contrato que no debia aprobarse? Pues se equivoca S. S. Lo que ven todos es que, á falta de otras razones, S. S. sacó esa como *ultima ratio*, que á falta de luz que aclarara esto, vino el *fiat lux* de S. S., y todo se aclaró. No sé si todos los que pensaban votar en contra, ó no votar, desde los más suaves y dulces hasta los ménos dulces y suaves, lo harán ó se abstendrán; veremos quien puede más, si S. S., ó la propia conciencia.

¿Y sabe el Sr. Presidente del Consejo de Ministros por qué es esto irregular y por qué es esto grave? Porque cuando se trata de votos de confianza ó de censura directos, claro está que por necesidad son de Gabinete, y el Diputado ministerial vota tranquilamente, porque su voto significa tan solo el deseo de que continúe el Gobierno, y puede muy bien estar votando una y otra vez en otras cuestiones contra el Gobierno, y votar en pró cuando se trata de esa cuestion directa de confianza; basta para ello que prefiera el Gobierno de que se trata á otro que pueda venir detrás. Mas cuando se trata de votos de confianza indirectos como éste, el sentido comun y el sentido moral indican que la confianza debe resultar del hecho de la coincidencia voluntaria de los Diputados en la aceptacion de la medida ó ley de que se trata, no de la imposicion. De otra suerte en esos votos de confianza indirectos se obliga á hacer un sacrificio al Diputado ministerial, que es insoportable; el sacrificio de la propia conciencia, y se dan espectáculos como el que aquí vamos á presenciar, y que el país juzga de muy otro modo que vosotros. Créame S. S.; lo mismo en el campo monárquico que en el campo republicano, el régimen parlamentario tiene hoy formidables enemigos; y si vamos por este camino, no habrá fuerza humana que lo salve.

Pero además de esto, lo que S. S. ha hecho tiene gravedad por otras razones. Su señoría ha hecho una cosa que jamás se ha hecho desde ese banco. Ahí se ha sentado durante mucho tiempo un hombre, de cuya absorbente personalidad habeis dicho cosas que no he de recordar, y sin embargo, jamás ha hecho hasta personal y de amistad una cuestion de Gabinete, como la ha declarado S. S.

Lo que S. S. ha hecho es grave por otra consideracion que mira al porvenir, puesto que S. S. ha sentado un principio que puede dar lugar á la consecuencia que voy á exponer. Su señoría no me negará la posibilidad de que algun dia se siente en ese banco, al lado de siete hombres honrados, un Ministro que sea capaz de prevaricar, quiera prevaricar. Pues bien; en virtud de esa novedad que S. S. ha introducido, ese Ministro, aprovechando la buena fe de sus compañeros, y sobre todo la del Presidente del Gobierno, tendrá para prevaricar dos escudos: el primero, la cortesía parlamentaria, á la cual acudirá para que no se discuta aquello que pueda molestarle, y el segundo, la declaracion de la cuestion de Gabinete.

Es tambien grave lo que S. S. ha hecho, porque al parecer, van á votar con vosotros los conservadores, aunque claro está que no ha de ser porque les inspireis confianza, porque no la han de tener en vosotros cuando ha pasado ya tanto tiempo desde el triste dia del Pardo, sino por lo *técnico* de la cuestion, segun dicen por ahí, y va á resultar una suma heterogénea que no valdrá nada: los conservadores votarán por lo técnico y los ministeriales por ser cuestion de confianza. Y repare el Congreso que, una vez declarada esta cuestion de Gabinete, tenemos perfecto derecho para decir que, exceptuando á los Diputados que forman la Comision, los demás Diputados ministeriales votarán que *sí* creyendo que el contrato es malo.

Finalmente, es grave lo que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha hecho, por una razon que yo dí aquí el otro dia, que fué recibida con cierto movimiento de sorpresa por una parte de la Cámara, lo cual bastó para que yo dudara respecto de su procedencia y me obligara á pensar de nuevo sobre ella; pero no me queda ninguna duda despues del acto del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, y es, que de-

clarada la cuestion de Gabinete y apoyado el proyecto por los conservadores, vendrá indefectiblemente una de estas dos cosas: ó estorbado el ejercicio de una de las prerrogativas del Jefe del Estado, ó secuestrado el ejercicio de otra. Si se rechazara este proyecto, en casos ordinarios, hay dos caminos que adoptar por el Jefe del Estado: la disolucion de las Córtes ó el cambio de Gobierno; pero en este caso, uno de esos caminos queda cerrado; no puede cambiar de Gobierno, y no le queda otro recurso que la disolucion. En cambio, si el contrato se aprueba, resultará una cosa más grave; lo llevareis á la sancion, y resultará ilusoria la libertad que se debe suponer siempre en el ejercicio de todas las prerrogativas del Jefe del Estado, porque no puede negar su sancion, puesto que no es posible en estas condiciones un cambio de Gobierno; y de esta manera, por un acto, no del Jefe del Estado, sino exclusivamente vuestro, resultará la Monarquía abrazada á la Compañía Trasatlántica......

El Sr. **PRESIDENTE**: La Monarquía resultará, Sr. Diputado, abrazada á sus deberes constitucionales; y en la alta inteligencia de quien ejerce las funciones de la Monarquía misma está apreciar la forma en que libremente puede ejercer sus derechos.

El Sr. **AZCARATE**: El Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha apelado á ese medio para embarcar á la fuerza á la derecha y á la izquierda de la mayoría en los buques de la Trasatlántica, olvidándose de que es mala cosa navegar con una tripulacion embarcada á la fuerza, y que es todavía una cosa peor navegar en un buque de guerra (que al fin la vida de S. S. es de lucha y de combate), cuando una parte de la tripulacion, en lugar de mirar con amor el pabellon izado en los topes, por no verlo clava la vista en la cubierta, ó la deja perderse en el horizonte y en el anchuroso mar. Por eso podrá haber quienes vean partir á S. S., con la sonrisa en los labios, porque saben que va á morir y quizás de mala muerte, y esperan recoger los despojos del naufragio; mientras nosotros le vemos embarcarse y alejarse con honda pena.

No os olvideis, Sres. Ministros y Sres. Diputados, de que una cosa es el honor y otra cosa es la honra. El honor tiene como único testimonio el testimonio de la propia conciencia, la honra es el juicio que de ese honor forma, acertando ó errando, la opinion pública. Puede el hombre particular, metido en su casa (y á veces tiene que hacerlo), contentarse con el honor y abandonar la honra; pero eso no puede hacerlo el hombre público, eso no pueden hacerlo los partidos ni las instituciones porque ellos viven por esencia y por necesidad de la opinion pública. Despues de haber votado este proyecto, el honor de todos vosotros quedará tan incólume como antes; pero ¡ah! no lo dudeis, os lo dice un adversario desinteresado y leal que quiere veros vencidos, pero no deshonrados: vuestra honra y vuestro crédito quedarán grandemente quebrantados. He dicho.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Todo puede atribuírseme, Sres. Diputados, ménos falta de calma, de tranquilidad y de paciencia para esperar, en esta malhadada cuestion, promovida por el giro peligroso que á última hora se dió á este ya largo debate.

Los Sres. Diputados recordarán que oí con completa tranquilidad y en absoluto silencio al Sr. Azcárate, aunque, como no habrá olvidado la Cámara, salpicó su discurso de indicaciones de color harto subido, impropias, en mi sentir, del carácter de S. S. y de su manera de ser, y tanto más extrañas, cuanto que habian sido precedidas por el discurso del señor Laviña, en el cual habia ataques, quizás más certeros, contra el dictámen de la Comision, pero en el que se habian guardado todas las conveniencias, y hecho á todos completa justicia. Recordará tambien el Congreso que escuché, si no con calma, al ménos en silencio, la parte final de la última rectificacion de las muchas que lleva hechas el Sr. Celleruelo, á pesar de que en ella apenas hay palabra que no aparezca como dardo envenenado, ni frase que no lleve envuelta una mortificante reticencia contra todos los que, de cualquier modo, directa ó indirectamente, en más ó en ménos, han intervenido en el asunto que hace tiempo está ocupando la atencion del Congreso.

No solo no me apresuré á contestar á uno y otro Sr. Diputado, sino que procuré que lo hicieran, ya algun indivíduo de la Comision, ya el Sr. Ministro de Ultramar, para ver si llamando la atencion sobre esos conceptos, que pudieran parecer más ó ménos ofensivos, los que los habian vertido se apresuraban á rectificarlos, si por acaso habian sido, más que nacidos de la voluntad y elaborados por la intencion, producto de la vehemencia ó de la improvisacion del momento; y únicamente cuando ví, no solo que no se rectificaban esos conceptos, sino que se ampliaban y se insistia en ellos, fué cuando me creí obligado á hacer uso de la palabra en los términos en que lo hice, términos que, á mi entender, me imponian de consuno mi posicion de Presidente del Consejo y mi deber de jefe de partido.

Cuando se pone en tela de juicio la honra y la dignidad de un Ministerio; cuando se trata del buen nombre de una Comision nombrada por la Cámara, y compuesta de dignísimos indivíduos representantes de todos los partidos monárquicos; cuando se trata del respeto y de la majestad del Parlamento, momentáneamente interrumpida por el eco de la palabra *negocio*, que iba á herir á ilustraciones honradas y celosas de su buen nombre, al Consejo de Estado, al Ministerio, á la Comision, á la mayoría y á las minorías por aquella representadas, ¿quién puede extrañar que yo hablara como lo hice, quién puede extrañar que yo apelase en aquel momento á amigos y adversarios demandándoles justicia, quién puede extrañar qne yo llamara á mis amigos para pedirles un acto, un voto como protesta contra semejantes atrevimientos? (*Muy bien, muy bien.*)

Yo no sé, Sres. Diputados, lo que cualquiera otro hubiera hecho en mi lugar; pero entiendo que, por lo ménos, otro en mi puesto habria hecho lo mismo, á no ser que no tuviera sangre en las venas ni calor en la conciencia, que es lo que en ciertas ocasiones hace brotar el rubor al rostro de las gentes honradas. (*Bien en la mayoría.*)

Yo no quiero discutir con el Sr. Celleruelo, quien, sin duda en pago de la protesta que formulé, me ha querido hacer el disfavor de suponer que yo me comparara con el ilustre Mendizábal. No, todo lo contrario; porque S. S., siempre que ha hablado en esta cuestion, me ha hecho la gracia de separarme de su anatema; claro está que al recordar yo que Mendizábal habia sido tambien objeto de iguales anatemas,

no podia compararme con él; me referia á los amigos á quienes el anatema de S. S. alcanzaba, que á mí ha tenido S. S. muy buen cuidado de excluirme de aquel.

Por consiguiente, todo lo que S. S. ha dicho de Mendizábal y de mí estaba de más; yo no tengo la inmodestia de compararme con el gran estadista é insigne liberal Mendizábal, que tanto contribuyó á la terminacion de la guerra civil y á la pacificacion de este país; le perdono á S. S. su intencion.

Lo mismo el Sr. Azcárate que el Sr. Celleruelo han teorizado ámpliamente sobre las cuestiones de Gabinete, y aun el Sr. Azcárate me ha recordado los compromisos que he contraido ante su persona; compromisos de los que no me arrepiento y que consigno de nuevo ahora; pero sin dejar de estar conforme en muchos puntos con S. S. acerca de este asunto, yo debo recordarle que las cuestiones de Gabinete pueden presentarse de diversas maneras, por distintos conceptos, con la voluntad y contra la voluntad de los Gobiernos.

Puede, en efecto, declarar un Gobierno que se retirará del Poder si no es aprobado un proyecto de ley que presenta; y entonces aparece planteada la cuestion de Gabinete, la cuestion de Gabinete de una manera clara por el propio Gobierno, el cual puede y debe hacer esa declaracion en todas aquellas cuestiones que crea indispensables para su existencia y continuacion en el Poder. En cambio hay otro órden de cuestiones que el Gobierno puede declarar libres ó no decir nada acerca de ellas, pero en las que por su importancia, por el carácter que ofrezcan, por su índole y por otras varias circunstancias, una votacion contraria pudiera traer necesariamente consigo la caida del Gobierno; de donde resulta que hay tambien cuestiones de Gabinete que se presentan por sí solas y que el Gobierno no tiene más remedio que aceptarlas y declararlas, aunque no lo hubiese pensado así con anterioridad alguna.

Pues bien; yo declaro que sin ser esta que nos ocupa una de esas cuestiones que el Gobierno puede y debe declarar, desde luego, de Gabinete, es de bastante gravedad para que la votacion influya poderosamente en la existencia del Ministerio, de la Comision y de la mayoría.

Un proyecto de ley, de suyo importante y trascendental, que el Gobierno presenta despues de largas y maduras meditaciones; que la Comision, nombrada por la Cámara y compuesta de individuos de todos los matices de los partidos monárquicos de la misma, lo recoge para su estudio, lo examina detenidamente, lo modifica de acuerdo con el Gobierno, y viene, por último, á ser objeto de un dictámen unánime, ¿es asunto indiferente para un Gobierno? Pues yo digo al Sr. Azcárate que una cuestion, ya en estos términos planteada, si se desecha por el Congreso, crearia siempre para el Gobierno, para la Comision y para la mayoría y para las minorías monárquicas, en la Comision representadas, una situacion difícil; pero despues de lo que aquí ha pasado, y despues de lo que aquí se ha dicho, crea, sin duda, una situacion imposible. Por consiguiente, el Gobierno ha podido muy bien no declarar cuestion de Gabinete la cuestion de que nos ocupa, como era su pensamiento; el Gobierno podia haberla declarado libre; el Gobierno podia no haber dicho nada; pero de cualquier modo, una votacion contraria en esta cuestion hubiera sido una votacion gravísima para el Ministerio, para la Comision, para la mayoría y para las minorías en la misma Comision representadas.

Pero es más; en los Parlamentos surgen á veces cuestiones de Gabinete de asuntos que nada tienen que ver con la existencia y la continuacion de los Gobiernos; y un asunto, insignificante bajo este punto de vista, puede venir á parar en cuestion de Gabinete por el giro que las oposiciones den al debate; por la intencion que supongan en el Gobierno; por las intenciones que á la oposicion muevan; por el propósito que manifieste, y por el móvil que le guie (*El señor Azcárate pide la palabra*); y en tal caso, esta cuestion de Gabinete, nacida de un asunto insignificante, como viene provocada, no por el Gobierno, sino por la oposicion, los Gobiernos no tienen más remedio que aceptarla, porque de no ser así quedarian, no solo vencidos, sino humillados por sus contrarios; y esto es, ni más ni ménos, Sres. Diputados, lo que ha ocurrido en la cuestion actual. Y aun hay en ella circunstancias agravantes; porque no es un hecho político, no es un acto político más ó ménos desfavorable al Gobierno y á la situacion lo que viene envuelto en la intencion de las oposiciones, que eso muchas veces pasa, y dá lugar á que una cuestion insignificante se convierta en cuestion de Gabinete, sino que es más que esto, porque aparecian envueltas, en la intencion de ciertas oposiciones, complicidades vergonzosas que nadie puede admitir, que el Ministerio está en el caso de rechazar y de arrojar sobre la frente de aquellos que las supongan en el Gobierno.

En semejante caso, ¿qué habia de hacer yo? ¿Sería digno de ocupar este puesto si en tal momento, á la responsabilidad de las personas que en este asunto han intervenido, á la responsabilidad del Consejo de Estado, á la responsabilidad de las minorías monárquicas, á la responsabilidad de la Comision no tratara de unir la responsabilidad del Gobierno y la responsabilidad mia como Presidente del mismo? (*Muy bien.*) Y si este era mi deber como Presidente del Consejo, ¿cuál era el deber mio como jefe del partido, cuál era mi deber, Sr. Celleruelo? ¿Cuál era mi deber más que el de unir mi responsabilidad á la de mis amigos, cuando S. S., con mucha habilidad, trataba de separarme de la responsabilidad que les pudiera alcanzar? Y ¿qué queria decir si no aquello de «como el señor Sagasta está tan ocupado, como se halla tan abstraido en otros asuntos, no se ha hecho cargo de todo lo que hay en el fondo de este asunto, que si de ello se hubiera enterado ni se habria leido el proyecto, ni se hubiera dado dictámen, ni éste se hubiese discutido?» Pues como yo sé que no hay en el asunto nada que no sea digno y honrado, al ver que S. S. separaba mi personalidad de la de mis amigos en esta cuestion, he protestado. ¿Qué se habria dicho si yo hubiese permanecido callado, dejando que el dictámen se votase como se habria votado? ¿Cree S. S. que si en el anatema que lanzó contra algunos de los que están á mi lado y algunos de mis adversarios, que entienden, como nosotros, que el proyecto es acertado, cree S. S., repito, que si en ese anatema hubiera ido yo envuelto, me habria levantado á hacer esta cuestion de Gabinete? No; no me hubiera levantado para nada; la cuestion de Gabinete la habria provocado S. S. desde el momento en que me hubiera comprendido en el anatema, pues no se concibe una cuestion en la que se vaya á votar contra la conducta del Presidente del Consejo, que no sea esencialmente cuestion de Gabi-

nete. Por otra parte ¿desconoce S. S. que si yo no hubiera hecho lo que hice, se habria sacado partido de mi silencio y se hubiera dicho: «¡Claro! como el Presidente del Consejo de Ministros no está enterado del asunto se calla, porque acaso dude de sus compañeros de Ministerio, de los individuos de la Comision, de sus amigos, de sus adversarios y de todo el mundo.» ¡Ah! no, desde el momento en que S. S. queria excluirme, era mi deber unir mi responsabilidad á la de mis compañeros, á la de mis amigos, á la de mis correligionarios. No, no daré yo lugar jamás á que se crea eso de mí, por mis adversarios, porque no les considero capaces de hacer lo que yo no haria; por mis amigos, porque son mis amigos y están á mi lado, como yo lo estoy al suyo, porque les considero dignos y honrados como yo mismo; y desde el momento en que se quiere arrojar sobre ellos una sombra, yo debo estar confundido con ellos, porque además de su amigo soy su jefe y tengo, como tal, el deber de sostener y de ayudar á todos mis correligionarios mientras permanezcan honradamente en las filas de mi partido; que el jefe que no haga esto no es buen jefe como no considero buen amigo, ni buen compañero, ni buen correligionario, á aquel que cuando ve atacado á su compañero, á su amigo ó á su correligionario no se pone de su lado. (*Aprobacion en la mayoría.*)

Así soy, pues, hombre político; así soy jefe de partido. ¿Es que hay en esta mi manera de ser, en este mi modo de obrar alguna exageracion? Pues me alegro; tanto mejor para mí, que en cuestiones de honra, lo mismo tratándose de la mia que de la de mis amigos, quiero pecar más por exageracion que por deficiencia.

Hé aquí, señores, explicado el espíritu y el sentido de mi discurso del otro dia; ¿quiere esto decir, sin embargo, que aquellos de mis amigos que ya tenian compromisos contraidos, que públicamente habian emitido sus opiniones, puedan ó deban contradecirse en cuanto han dicho y prescindir de todos sus compromisos? No; porque yo, que cuido de ser severo guardador de mi dignidad, no habia de exigir de mis amigos el sacrificio de la suya. (*Bien, bien.*) Los que han combatido el dictámen con discursos como el del Sr. Laviña, lo mismo que los que procuran ó han procurado modificarle con las enmiendas que tenian presentadas antes de que este incidente desagradable se produjese, pueden ratificarse en sus opiniones, pueden confirmar sus ideas, pueden defender sus enmiendas. Pero yo, en su lugar, despues de salvar sus opiniones y de cumplir sus compromisos, en ningun caso haria causa comun con los que de otra manera piensan y por otros conceptos han atacado el dictámen de la Comision. Esos amigos que han atacado el dictámen de la Comision, porque sinceramente creen que los que han intervenido en él no han estado tan acertados como ellos juzgan que lo hubieran estado en su caso, no pueden hacer causa comun con los que han fundado en otros móviles su oposicion. Los que han disentido del dictámen por creer que los que en él han intervenido pueden haber incurrido en error de entendimiento, no pueden ir juntos con los que creen que han sido guiados quizás por insanos móviles, por torcidos designios de su voluntad.

Y de esa manera, Sres. Diputados, cada cual queda en su puesto, cada cual permanece con sus opiniones; no hay conflicto ninguno, y se demostrará, como es mi deseo, que no hay hombre político, que no hay jefe de partido que pueda permanecer indiferente al ver al partido á que pertenece y á los hombres que en el Poder ó en altas posiciones oficiales le representan, objeto de dudas y de desprestigio por parte de la maledicencia. (*Muy bien.*)

No he de entrar ahora á discutir el proyecto de la Trasatlántica; otras personas están encargadas de hacerlo, y lo harán, en mi sentir, á satisfaccion del Sr. Azcárate. Lo único que puedo decir es, que el Gobierno, que encontró esta cuestion, no del todo íntegra, y que la ha examinado muy despacio, ha creido, de buena fe, que no habia en España más elemento naval de importancia que el elemento de la Trasatlántica; que sería una desgracia, no para la Trasatlántica, que á mí no me importa nada de ella, sino una desgracia para el país, que la única fuerza naval que se ha creado, por estos ó por los otros motivos desapareciese; y que siendo ésta la única fuerza naval que hay en España, esencialmente española, el concurso sería, créame S. S., una farsa que no daria ningun buen resultado. ¿Por qué? Porque si la Trasatlántica hubiera venido al concurso, ella se hubiera llevado el servicio; pero no sabemos á fuerza de cuántos sacrificios y quizá de cuántos delitos lo hubiera conseguido. Fundado en estas consideraciones, el Gobierno ha creido que podia resueltamente abordar la cuestion, y ahora entiende que ha conseguido, dadas las circunstancias del país, cuanto podia conseguirse.

El ejemplo que nos presentaba el Sr. Azcárate de Inglaterra, y respecto del cual nos decia que pagábamos aquí lo que paga Inglaterra, pero que ésta tiene mejores buques y de mayores velocidades, no es exacto; pero aun cuando lo fuera, no tendria nada de particular, porque el Sr. Azcárrte comprenderá que por ese argumento no debíamos haber hecho en España ferro-carriles, ni haber dado subvencion á las Compañías concesionarias, porque le han costado más al Estado los ferro-carriles en España que lo que costaron al Estado en Inglaterra; y, sin embargo, son mejores los ferro-carriles ingleses que los españoles, y allí tienen mayores velocidades, y allí son de doble vía, y en algunas líneas hasta triple vía, mientras que nosotros no los tenemos más que de una vía; porque es necesario, para juzgar estos asuntos, tener en cuenta las circunstancias del país; y le digo á S. S. que, en principio general, hemos obtenido en la calidad y en la velocidad de los buques lo mismo que han logrado países mucho más adelantados y mucho más ricos que el nuestro. Pero repito que no quiero entrar en estas consideraciones, ni siquiera para seguir á S. S. en el ejemplo de la levita, acerca del cual solamente he de decirle que, aun cuando S. S. compre una levita que le cueste lo mismo que al potentado, esa levita le costará á S. S. más ó ménos, segun el país en que la compre.

Y para no detener más el curso de este debate, que yo deseo que avance por muchísimos motivos, y para dar lugar á que la Comision dé las explicaciones que tenga por conveniente, concluyo diciendo á los señores Diputados: yo he dicho mi pensamiento; ahora que cada cual obre como lo considere mejor para su conciencia, para su partido y para el país. (*Muy bien.*)

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Contando con el permiso del Sr. Ministro de Ultramar (*El Sr. Ministro de Ul-*

tramar hace signos afirmativos), el Sr. Marqués de la Vega de Armijo tiene la palabra para alusiones personales.

El Sr. Marqués de la **VEGA DE ARMIJO**: Empiezo por dar las gracias al Sr. Ministro de Ultramar que me permite dirigir la palabra á la Cámara en este momento.

No extrañareis, Sres. Diputados, que el que lleva más de treinta años de vida pública os diga que en estos cinco últimos dias ha experimentado los mayores tormentos que ha podido sufrir en su vida política, oyendo, por un lado, á su conciencia, como hombre de partido, y considerando, por otro, la dificultad de tratar determinadas cuestiones en el Parlamento. Hoy la cuestion ha cambiado de faz. El Sr. Presidente del Consejo de Ministros reconoce que los que antes habian manifestado sus opiniones sobre un asunto puramente administrativo, tienen el derecho de sostener con dignidad y con decoro esas mismas opiniones el dia de mañana. No hay hoy lucha en el hombre político que está sujeto á la disciplina de un partido, que guarda todo género de consideraciones y respetos á su jefe, á quien quisiera considerar siempre impecable, y que cree, sin embargo, que debe venir aquí á dar un voto sin dejar de pertenecer al partido en que milita. Hoy han desaparecido estas dificultades.

El Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha reconocido que era inútil que yo formulara los móviles que me impulsaron á pedir la palabra la otra noche, cuando S. S. llegaba al extremo de declarar que no serian sus amigos aquellos que no considerasen la cuestion de la Trasatlántica de la misma manera que su señoría.

Debo declarar con honrada franqueza, que yo venía á arrostrar todas esas penalidades, sin que por eso creyera que dejaba de pertenecer al partido liberal, ni que me habia de negar su amistad el Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Necesitaba aquella noche hacer esta protesta quien habia manifestado pública y solemnemente cuál era su criterio; quien habia oido á sus amigos y compañeros manifestar su opinion completamente contraria al proyecto que se discute. No comprendia ni comprendo aún cómo un asunto de esta naturaleza se puede hacer cuestion de Gabinete, y el Sr. Presidente del Consejo de Ministros con todo su talento, con su gran habilidad y maravillosa elocuencia, no ha conseguido, á mi juicio, demostrarnos que este asunto pueda llegar á ser cuestion de Gabinete.

¿Ha abrigado un instante la sospecha el Sr. Presidente del Consejo de Ministros de que si se hubiera presentado una proposicion de confianza, habria dejado yo de darle mi voto y de prestarle el concurso, si necesario fuera, de mi humilde palabra?

Pero en una cuestion administrativa, en una cuestion en que ya se habian emitido juicios, en una cuestion en que ya se habian manifestado soluciones y propósitos, ¿cómo podia exigirse que ahogásemos nuestras convicciones? Cuando se oyen ciertas censuras y se les da gran importancia y alcance, pueden contestarse en el mismo dia en que se pronuncian; pero de ninguna manera se contestan provocando votaciones. A esos argumentos se contesta con otros, como se ha contestado hasta ahora, como se contestará todavía, como se ha contestado constantemente á aquellas reticencias á que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros se referia, y respecto de las cuales, los mismos que las habian hecho, los mismos á quienes se habian atribuido, han manifestado que no habian formulado tales reticencias.

Si el honor del Sr. Presidente del Consejo se hubiera visto atacado, ¿quién de nosotros no hubiera sacrificado en su defensa hasta los sentimientos más generosos de su alma? Este es el deber de los hombres políticos, este es el deber de los hombres de partido; pero porque sean objeto de reticencias y ataques de cierta índole, no creeré nunca que se deban declarar cuestiones de Gabinete los asuntos de esta especie.

Por fortuna, la cuestion de Gabinete, bajo el punto de vista de la honra, no se plantea ya. Y digo por fortuna, porque la honra no puede ser objeto de la deliberacion y votacion de la Cámara. Solo con someter esta delicada cuestion al Parlamento, se rebajaria la alta personalidad del digno y respetable Presidente del Consejo de Ministros y del jefe de mi partido.

Penosa era mi situacion al tener que romper con mis compromisos y prescindir de mis deseos para servir los intereses de partido hasta el punto que los he servido siempre, sin que haya nadie que pueda darme á mí lecciones de ministerialismo.

Constantemente he cumplido con los deberes de consecuencia y lealtad, por más que álguien al traer esas cuestiones al terreno á que han llegado pueda suponer que en mi conducta hay algo que perjudique los intereses de mi partido. Si eso fuera cierto; si hubiese álguien que me lo probase, yo sería el primero que aconsejaria á aquellos que puedan pensar como yo, que sacrificaran en aras de ese mismo partido hasta sus afecciones personales, hasta aquello que nadie puede sacrificar, como son las convicciones profundas y arraigadas.

He asistido con la mayor asiduidad á la discusion del proyecto que hoy se discute, y declaro franca y lealmente que no solo no estoy convencido de sus ventajas, sino que creo que es contrario y perjudicial á los intereses públicos.

Despues de esto, que no ataca ciertamente la honradez del Gobierno, ni de los indivíduos de la Comision, ni de los que de otra manera piensan, yo creo que dentro de mi conciencia tengo el derecho de votar como lo crea oportuno en este asunto, y hoy con más razon, puesto que recordando sin duda el señor Presidente del Consejo de Ministros las palabras que me dirigió cuando tuve el honor de levantarme aquí para demostrar que no era ni disidente, ni discrepante, reconoció el derecho que cada uno tiene de votar en contra de proyectos que no son sustanciales á nuestro dogma. El Sr. Presidente del Consejo de Ministros acaba de hacer una declaracion, y amparado con ella, yo que estoy dentro del partido liberal, yo que pediré constantemente el cumplimiento de los compromisos de este partido, yo que desearia que desaparecieran las cuestiones que hoy están sobre el tapete, que desgraciadamente nos dividen y que dificultan la realizacion del pensamiento político que debe contribuir á establecer un estado de derecho que todos debemos consolidar mientras el partido esté en el Poder; yo declaro que bastaria que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros me aconsejase, como lo ha hecho, y yo á mi vez daré este mismo consejo á los que puedan seguir mi línea de conducta para que no mezclemos nuestro voto con los de aquellos que han

dado al debate un giro que yo estoy muy lejos de aprobar.

Creo, Sres. Diputados y Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que despues de las palabras que he pronunciado, verán SS. SS. en estas observaciones una nueva prueba de afecto de las muchas que no solamente he dado á S. S., sino que estoy dispuesto á darle siempre. Ahora bien; si despues de estas declaraciones, en que resplandece la sinceridad, S. S. me considera como discrepante ó disidente, sea en buen hora: correrá el tiempo, y entonces S. S. conocerá quiénes son sus verdaderos y leales amigos. (*Muy bien.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Ultramar tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Señor Presidente, me levanto solo para decir dos palabras al Sr. Azcárate, y para que no vuelva jamás á confundir mi silencio con intenciones que no son las mias. No voy á hablar en este momento; yo dejo que hablen los señores indivíduos de la Comision que deben contestar; dejo que el debate continúe; pero yo, que no pertenezco al número á que parece que pertenece el Sr. Azcárate, de aquellos que, porque nada distinguen, lo confunden todo; yo, para no tomar varias veces la palabra, Sr. Presidente y Sres. Diputados, yo me siento en este instante, advirtiendo al señor Azcárate que contestaré en tiempo oportuno y cuando lo crea necesario, á las alusiones de S. S., lo mismo que á las otras que en lo sucesivo se me puedan dirigir. (*Los Sres. Azcárate y Celleruelo piden la palabra.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Martinez Luna tiene la palabra.

El Sr. **MARTINEZ LUNA**: Señores Diputados, si es difícil la situacion del Sr. Marqués de la Vega de Armijo, que tiene una brillante historia política, un nombre ilustre y una elocuente palabra, ¡cuánto más difícil no será la mia, careciendo de estas condiciones, al dirigirme á la Cámara! Bien ajeno estaba yo de terciar en este debate; tranquilo estaba yo admirando como siempre la palabra y la inteligencia del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, cuando oí salir de sus labios las frases de que esta es una cuestion de Gabinete, y más que de Gabinete, una cuestion de honra. Y dije yo: ¿Quién ha dudado de la honra del Presidente del Consejo de Ministros? ¿Quién habla así del jefe de mi partido, que yo no lo he oido? ¿Cómo ha hablado de eso el Sr. Celleruelo, que yo no le he entendido? Entonces pedí la palabra, no para inclinarme del lado del proyecto, porque no me gusta, sino para aclarar este punto. Y voy á decir por qué no me gusta el proyecto.

He leido, como yo puedo leer, el contrato con la Trasatlántica, que es, despues de todo, un contrato como todos los demás; pero yo digo: señores, cuando hay 200.000 agricultores cuyas fincas están entregadas al Fisco; cuando hay 200.000 familias que el año que viene van á tener que ir pidiendo limosna, ¿vamos á hacer un contrato sin llamar á pública licitacion con objeto de ver si ahorramos algo para evitar que esos pobres vayan á mendigar su sustento de puerta en puerta? ¿Cómo puede llevarse á cabo un contrato de tanta importancia sin forma de concurso ó licitacion? Eso es lo que principalmente me disgusta del proyecto, y eso es lo que tenía que declarar aquí. Pero despues de lo que ha pasado, despues de las manifestaciones hechas por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, yo nada tengo que objetar; y dada la insignificancia de mi persona, pido perdon al Congreso por las palabras con que le he molestado; pero si alguien cree que en cuestiones administrativas, porque yo haya visto la cuestion de otro modo, tiene el derecho de tildarme y de señalarme con el dedo, yo diré al que haga eso que me lo diga personalmente á mí, y podrá aprender á seguir al partido como le he seguido yo, lo mismo en el Calvario que en el Poder, aunque de éste yo no haya participado nunca.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gamazo tiene la palabra para alusiones personales.

El Sr. **CELLERUELO**: La he pedido para rectificar, Sr. Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: La ha pedido tambien para alusiones el Sr. Gamazo.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): No extrañareis, señores Diputados, que cuando se ha planteado una cuestion de responsabilidad, cuando se ha llegado á afirmar dogmáticamente que aquí hay ignorancia ó negligencia, cuando se han hecho reservas para no sé qué eventualidad con motivo de la solucion dada á la cuestion de trasportes marítimos, el que era Ministro en Abril y en Agosto de 1886, aunque agradezca á su querido amigo y dignísimo sucesor el acto de asumir la responsabilidad entera del contrato, no se considere dueño de no intervenir en este debate y acuda á disputarle, ya que no la gloria, la responsabilidad.

Consideraciones á que muchos de vosotros, hasta quizás los mismos adversarios, habeis hecho justicia, me han impedido intervenir en el debate antes de este instante; pero no habria consideracion que me obligara hoy á guardar silencio, y lo rompo porque el contrato que aquí se discute, Sres. Diputados, no es solo el convenio firmado entre el Sr. Ministro de Ultramar y la Compañía Trasatlántica, es el acuerdo madurísimo, fruto de larga deliberacion, el acuerdo colectivo del Consejo de Ministros que funcionaba en Agosto de 1886, es el acuerdo no escrito en el expediente, en virtud del cual el Ministro de Ultramar dictó la providencia de Abril de aquel mismo año.

Por consiguiente, si hay responsabilidad yo vengo á afrontarla, y vengo á afrontarla, Sres. Diputados, sin miedo, que no lo he tenido jamás, á las murmuraciones ni á las conversaciones en voz baja y en los rincones, ni á nadie de los que pública ó secretamente juzguen mis móviles. ¡Pues no faltaba más! No acostumbro á tomar por jueces de mis móviles á los hombres. Por encima de nosotros, en un Trono desde donde se ve todo, hay un Ser á quien rindo desde el fondo de mi zorazon ferviente culto, y á ese Ser que es el único que puede juzgar, es á quien me entrego, y á nadie más. (*Bien.*) Pero si yo no tomo á los hombres por jueces de los móviles de mi conducta, yo tengo bastante amor á mi país y á mi partido para venir aquí á explicar con la frente muy levantada, por qué en Abril y por qué en Agosto de 1886 intervine como intervine con la fuerza que mis compañeros me quisieron otorgar, con la fuerza que la razon prestaba á mi intervencion, para que el contrato se preparara y para que la solucion viniera en los términos que ha venido ú otros parecidos.

Esas son las explicaciones que os debo y esas son las que vais á oir; de todo lo demás no he de ocuparme. Pero quiero tranquilizar á aquellos Sres. Diputa

dos, mis amigos ó adversarios políticos; á aquellos Sres. Diputados que estuvieran inclinados á votar el proyecto; porque no puede ménos de pesar sobre ellos esa declaracion hecha desde los bancos de la oposicion, segun la cual el partido liberal perderia hasta el sentimiento de su própia dignidad si se aprobara el dictámen; esa declaracion, segun la cual aquí no puede juzgarse la cosa más que como fruto de negligencia inexcusable ó de candideces que no tendrian disculpa arrastradas por una astucia que sería bajo todos los aspectos censurable. Quiero tranquilizaros, Sres. Diputados; votad en pró ó en contra; haced lo que os plazca; no tengo autoridad para hablar de esto; no quiero hablar de esto, y solo he aludido á ello, por ser el último incidente de la cuestion; lo que deseo es que oigais y que formeis juicio. De todas maneras os anticipo que si votais en pró no ireis en muy mala compañía; porque siendo, como es, sin género de duda, respetable la de las personas que impugnan el proyecto y la de otros de nuestros amigos que le consideran perjudicial á los intereses públicos, aunque no lo han demostrado (yo espero que lo demostrarán), siendo como es de estimar esta compañía, los que voteis en pró hallareis compensacion en la compañía de personajes tan insignificantes, de administradores tan ineptos, de personas tan ignorantes como Lord Derby en Inglaterra, como el mejor personal del Imperio en Francia, como el gran Cavour en Italia, como los gobernantes de Austria, como el Canciller del Imperio aleman y como todos los que tienden la mirada por el horizonte y abarcan más que las pequeñas y estrechas cuestiones que envenenan nuestros asuntos.

Señores Diputados: ¡no parece sino que es la primera vez en la historia que se presentan á las Cámaras de un país cuestiones de esta índole; qué digo de esta índole, cuestiones mucho más graves, cien millones de veces más grave que ésta! Hombres que se precian de haber estudiado el asunto, que vienen con una modestia, que no envidio, á erigirse en jueces de todo el mundo, á afirmar que vinculan el concepto supremo de la justicia, y á discernir la capacidad ó incapacidad, la aptitud ó ineptitud, el celo ó la negligencia de sus contrarios; hombres que en estas condiciones se presentan en el debate, ¿pueden ignorar que algo mucho más grave que esto, bajo el punto de vista que ellos lo consideran, hizo Lord Derby á favor de la Mala Real inglesa; que algo más que esto hizo el ilustre Cavour con el Sr. Rubatino; que algo más grave que esto tambien ha hecho reiteradamente Depretis; hicieron los Ministros del Imperio francés, y han hecho los Ministros de la República á favor de las Compañías francesas, y que algo, en fin, más grave que esto han hecho los gobernantes del Imperio austriaco á favor del Lloyd austro-húngaro?

¿Creeis, Sres. Diputados, que despues de este género de precedentes, deberíamos preocuparnos del juicio de las gentes, y temer por las definiciones que se hagan de nuestra aptitud ó nuestra ineptitud, y ménos por aquellas otras que yo no reconozco á nadie el derecho de hacer, sobre la pureza de los móviles que determinan mi conducta?

Vamos tranquilamente, Sres. Diputados, si es posible tener tranquilidad en presencia de las cosas que aquí pasan, á examinar la cuestion tal como la encontró el Gobierno de que yo tuve la honra de formar parte.

Hallábase pendiente de informe del Consejo de Estado la solicitud formulada por la Compañía Trasatlántica, con motivo de los sucesos de las Carolinas. Esa solicitud envolvia la pretension de que, aceptando el Gobierno cualquiera de las anteriores proposiciones, garantizara á la Compañía el 3 por 100 de interés sobre todo el capital, y ofrecia al Gobierno una participacion en las utilidades superiores al 6 por 100. El Consejo de Estado, como dijo el otro dia mi querido compañero de Comision y amigo particular, el Sr. Villaverde, el Consejo de Estado, compuesto entonces de hombres que tenían presentada su dimision, rehuyó dar dictámen sobre aquel asunto, esperando que vinieran sus sucesores; pero el nuevo Consejo de Estado, compuesto en su mayoría de amigos del Gobierno, emitió dictámen favorable á la proposicion de la Compañía Trasatlántica. Pasaba esto en el mes de Marzo.

El que entonces era Ministro de Ultramar, el Diputado que ahora os dirige la palabra, se creyó en el caso de consagrar á aquel asunto el minucioso estudio que requeria, y dilató cerca de un mes el dar cuenta á sus compañeros. Al cabo de un mes, mientras los periódicos anunciaban que se discutian no sé qué cuestiones políticas y económicas en el Consejo de Ministros (que así acostumbro á hacer las cosas, sin estrépito, y antes bien defraudando la curiosidad natural del que busca noticias), el Ministro de Ultramar, durante tres sesiones consecutivas, planteaba á sus compañeros una á una las cuestiones contenidas en el expediente, y, como era natural, abordaba ante todo la más saliente de todas, la de la garantía del 3 por 100 de interés. Y aquí me encuentro, Sres. Diputados, con otra de las *justicias* que se han hecho siempre magistralmente al Gobierno.

El Gobierno, se ha dicho, se encontró con un anzuelo cebado, ¡quitó el cebo y se tragó el anzuelo! Señores Diputados, yo creia que para hacer esta clase de afirmaciones, para emitir este género de ingeniosos argumentos, lo primero era enterarse de qué efectos podia producir el anzuelo y el cebo, y saber si era ó no ventajoso haber desechado el uno y el otro. Pero no quiero seguir usando este lenguaje; yo creo firmemente en la honradez de la persona que dirigió la proposicion al Gobierno: estoy seguro de que, inspirado por ciertos ejemplos, propuso el que le pareció ménos inconveniente, y estuvo muy lejos del propósito de engañar al Gobierno; pero el Gobierno tenía otras cosas que mirar por encima de las consideraciones personales y del juicio que de las personas tuviera formado: el Gobierno tenía que mirar si era ó no era solucion la garantía del interés; y como, por fortuna, al Gobierno no le sucedia lo que parece haber sucedido á nuestros impugnadores; es decir, conocia la historia de otros asuntos análogos, el Gobierno aprendió en la historia, y creyó no equivocarse al desechar desde luego, como desechó en Abril de 1886 la proposicion de la garantía de interés, encomendando al Ministro de Ultramar que estudiase otras soluciones, como él habia propuesto.

Y ¿sabeis por qué, Sres. Diputados, se desechó la proposicion de la garantía del interés? Yo oí el otro dia con asombro al Sr. Azcárate decir en tono irónico que era muy grave prestar la garantía del 3 por 100 de interés á una Compañía que iba á tener una subvencion de cinco millones y pico de pesetas. Habia en eso un grave riesgo, ¿quién lo duda? decia S. S., creyendo que en efecto no habia peligro en ello.

Pues yo que no tengo la pretension de conocerlo todo ni mucho ménos, yo que modestamente creo que enfrente de mi juicio puede levantarse otro juicio tan recto, tan bien intencionado, tan seguro como el mio, yo le voy á decir al Sr. Azcárate por qué entendí que aquello era peligroso.

¿Sabeis, Sres. Diputados, dónde se habia empleado la garantía de interés?

Pues la habia otorgado el ilustre Lord Derby á la Mala Real inglesa; la habia otorgado el Gobierno francés en 1868 á la Compañía Trasatlántica francesa, y por cierto, Sres. Diputados, que mi patriotismo se sublevaria contra la idéa de que pudieran decirse de la Trasatlántica española cosas ni remotamente parecidas á las que se dijeron respecto de la Trasatlántica francesa. Pero, ¿qué pasó? que poco tiempo despues de concedida por Inglaterra la garantía de interés, Inglaterra volvía sobre su acuerdo: pasó en Francia que otorgada la garantía de interés con el límite máximo de 2 millones de francos, á pesar de que la Compañía á quien se otorgaba tenía una subvencion de 9.300.000 francos, á pesar de que se la habian regalado 18.600.000 francos, á pesar de que se le hizo un suplemento de 4 millones de francos, á pesar de todo eso, la garantía de interés á los cinco años y un mes habia costado á Francia exactamente los 2 millones de francos anuales que se habian fijado como máximo. Cuando yo tenía una enseñanza de esa clase, ¿podia vacilar, podia dejar en duda los intereses del Estado, podía dejar abierto un crédito que en momento dado pondria en peligro el presupuesto de la Península ó el de nuestras Antillas ó el de Filipinas? Yo no vacilé un solo instante, y no solo no vacilé porque la historia me enseñaba que era peligrosa la garantía de interés, sino porque me lo confirmaban los datos que tenía á la vista.

Tengo el dato que leí á mis dignos compañeros en Consejo de Ministros. Doce millones de duros habian de constituir el capital de la Compañía, segun la proposicion tercera; importaba, por consiguiente, 360.000 duros el 3 por 100 de ese capital. La Compañía, con la subvencion anterior, habia perdido, segun los datos que yo cuidé de recoger, 600.000 duros en un año. ¿Sabeis lo que importaria la garantía de interés en cada año, si no habia más adversidades que las del año anterior? Dos millones ciento cincuenta y seis mil duros. Y como yo sabía que cuando se pidió y se otorgó en Francia, se habia hablado de que el año 1865 la Compañía ganó tanto que dió un dividendo de 10 por 100 á sus accionistas; que en 1866 lo dió de 9 por 100; que en 1867 habia sido un año excepcional y no habia podido repartir más que el 4 por 100 (todo lo cual hacía á los legisladores y á los administradores franceses concebir la halagadora esperanza de que la garantía del interés sería un beneficio en vez de un perjuicio), y á pesar de todo eso me constaba que ni un solo año dejó de pagarse un solo franco ménos de los 2 millones señalados como máximum, yo debia aconsejar á mis compañeros que desecharan la garantía del interés, y que no dejaran pendiente esta amenaza sobre el presupuesto.

Quedó, pues, el Gobierno frente á frente de las otras pretensiones de la Compañía, y creyó que para resolverlas no tenía los datos necesarios. El Ministro de Ultramar recogió esos datos con auxilio del Ministerio de Estado, con auxilio del Ministerio de Hacienda, con auxilio de las mismas dependencias de su departamento, y así pasaron las cosas desde Abril hasta Julio. ¿Qué ocurrió entonces? ¿Por qué el Gobierno no puso un *Visto* á esas instancias que parecen á uno de los señores impugnadores del dictámen completamente despreciables?

Pues, Sres. Diputados, todos recordareis que el que entonces desempeñaba el Ministerio de Ultramar se vió obligado á contestar aquí diversas preguntas, y en su ausencia uno de sus compañeros á sostener una interpelacion con el deseo que el Gobierno tenía y realizó, de sustraerse á todo género de presiones, pero de oir las palpitaciones sanas y verdaderas de la opinion pública. De eso se trató en esta Cámara y en la otra; de eso se ocupó la prensa; de eso se ocuparon los centros de provincia. El Gobierno quiso, como he dicho, y perseveró en su voluntad, sustraerse á toda clase de presiones; pero no pudo ménos de apreciar un hecho, á saber: el de que contra la pretension de que se oyera y se juzgara á la Compañía Trasatlántica, se habia levantado una voz que, como de un señor Diputado, era una voz digna de consideracion, la voz del Sr. Celleruelo; pero que en contra de eso y en favor de que el Gobierno se ocupara del asunto y lo estudiara y lo resolviera con un criterio, más bien benévolo que adverso, se manifestaba la opinion de los Diputados de Cádiz, de los de Barcelona, de los del partido de union constitucional de las Antillas y de personas tan parciales, tan insignificantes en la política, tan sin autoridad, que apenas se pueden poner enfrente de otra persona, única que aquí se levantara, como los señores generales Jovellar, Martinez Campos y Primo de Rivera, todos capitanes generales que han sido en Ultramar, y todos testigos presenciales de cómo la Compañía habia cumplido su mision.

Se ocupó, pues, el Gobierno de esto como debia ocuparse, y entonces el Ministro de Ultramar llevó á sus compañeros la cuestion en el mes de Agosto, no sin oir antes la opinion de su digno compañero el Sr. Ministro de Marina.

El Sr. Ministro de Marina emitió su informe en un sentido abiertamente contrario á todo lo que implicara renovar el contrato, prescindiendo del concurso y admitiendo barcos que no tuvieran las condiciones estrictas que él señalaba, de 15 millas de andar seguro en alta mar, de 5.000 toneladas de desplazamiento para las Antillas, de 4.500 para Filipinas y compartimientos estancos, etc., etc., etc., incluso el baño, de que aquí ha hablado irónicamente el Sr. Azcárate.

¿Qué he de decir yo á los Sres. Diputados, sino que la opinion de un digno compañero mio, persona muy estimable y para mí muy estimada, frente á la solucion que el Consejo de Ministros aceptó, me parecia una opinion considerable, digna de ser tenida en cuenta y de ser discutida? Pero el Sr. Ministro de Marina miraba las cuestiones bajo el punto de vista único del interés de la armada, desde el punto de vista, pudiera decir, del amor propio de la marina nacional, con el criterio del interés de cuerpo, y el Gobierno... (*El Sr. Laviña pronuncia algunas palabras que no se oyen.*) No me lo va á enseñar á mí el Sr. Laviña, porque yo he sido testigo de las discusiones; pero además ahí está el informe, y ya veremos despues que aun cuando el Sr. Ministro de Marina planteaba todas las cuestiones y todas las trataba, daba una importancia superior, casi exclusiva á las cuestiones técnicas. (*El Sr. Laviña,* Pudo equivocarse; pero no pedia por amor

propio de cuerpo, sino con arreglo á su honrada opinion, y nada más.)

Naturalmente; yo hago justicia á todo el mundo; doy por supuesto que á la formacion de ese criterio imparcial y desapasionado con que S. S. juzgaba el asunto, no le guiaba más que el deseo del bien, que á él le parecia realizado siempre que se colmaran las aspiraciones de la marina, mientras que al Gobierno le podria parecer contrariado si no se realizaban simultáneamente otras aspiraciones.

El Gobierno, pues, tenía que abarcar en conjunto el problema, y le abarcó en los términos que la Cámara oirá, pues yo deseo exponer las cosas con la misma lisura y sencillez que las expuse á mis compañeros, para que el país juzgue de mi acierto ó error; de otra cosa, vuelvo á decirlo, yo sé que estoy juzgado y absuelto.

Primera doble cuestion. ¿Debian romperse las ligaduras con la Trasatlántica y sacar á concurso los servicios? No dudareis, Sres. Diputados, que estas dos cuestiones eran una sola; que anunciar la subasta de los servicios era romper con la Trasatlántica y aniquilarla, era provocar un conflicto, si conflicto habia en la ruina ó disolucion de la Trasatlántica; en eso no cabe duda ninguna; estaba planteada la cuestion de la rescision, por unos ó por otros motivos que no juzgo ahora, si bien tendria más libertad para ello, porque esa cuestion ha desaparecido; estaba planteada esa cuestion; la situacion de la Compañía no era buena; la Compañía, una vez que viese que los servicios se anunciaban á subasta, y que tenía delante dos años de espera para el servicio de Cuba ó cuatro años para el servicio de Filipinas, que tenía, por consiguiente, que buscar la manera de cubrir los déficits que resultaban en sus presupuestos, aun no pagando dividendos á los accionistas, la Compañía hubiera sido desahuciada indefectiblemente, hubiera sucumbido.

De consiguiente, el Gobierno tenía que resolver este problema: ¿convenia al Estado cortar absolutamente toda relacion con la Trasatlántica, llegar á las extremidades de los contratos de 1878 y 1880, hacerse cargo de los buques de la Compañía y prestar por administracion el servicio á que se dedicaban; mantener esta tirantez de relaciones, que no podia ménos de producir una perturbacion en los servicios postales; arrostrar, en una palabra, el descrédito de la Compañía en Cádiz, en Barcelona, en Santander, en la Coruña y en otras partes, y las consecuencias de esta ruina, que envolveria la de otras muchas personas, cuya fortuna está asociada á la de la Compañía? Así se planteó el primer problema; no tengo yo que ocultar nada. He dicho que desde el punto en que el Gobierno hubiese declarado que sacaba los servicios á concurso, la Compañía se consideraba desahuciada. ¿Por qué? Porque cualesquiera que fuesen las precauciones que se tomaran, podria ser estéril el concurso para el Gobierno, pero no lo sería positivamente para los primistas. Pues yo, ¿qué quereis que os diga, señores Diputados? Frente de estos problemas no vacilé en sostener delante de mis compañeros, no por lo que aquí se ha creido que es dogma del partido conservador, dogma del cual se supone que nos hacemos solidarios, no porque todo hombre rico sea una fuerza conservadora (desgraciadamente para ella no estaba en estado de gran prosperidad la Compañía Trasatlántica), sino porque habria sido política insensata la que produjera la ruina á expensas de quien la causaba, sin esperanza para el porvenir y con descrédito público.

Luego, Sres. Diputados, yo no os lo he de ocultar, no os he de ocultar nada; yo me encontraba frente á la estadística de las fuerzas navales mercantes de España y ante el peligro de que pudieran presentarse al concurso barcos que aparecen abanderados como españoles, para obtener las ventajas del derecho diferencial de bandera en las Antillas, y que son propiedad de ingleses ó franceses, cosa de que nadie me habló al oido, sino que pasa por averiguada en periódicos facultativos de aquellas Naciones, y aun en libros de nuestro país; y ante este peligro yo no podia arrostrar la que consideraba amenaza séria para los intereses, de mi país, y exhibir estos servicios á la codicia ó concupiscencia de los extranjeros, que no solo se llevarian nuestro dinero en subvenciones, fletes y pasajes, sino que en momentos de peligro para la Patria podian dejarnos completamente desarmados.

Pero además me encontraba con que, fuera de la Compañía Trasatlántica, la única persona en cuyo nombre aparecian abanderados cierto número considerable de barcos, segun un documento que existia en el Ministerio de Ultramar, entonces á mi cargo, se habia comprometido, por el art. 5.° de un contrato, á no entrar en negocios de navegacion sino sometido á la Compañía Trasatlántica, y yo temí que lo que queria buscar por un medio que el egoismo, impropio de un hombre de gobierno, me aconsejaba, no lo encontraria por ese medio, y en cambio hallaria á la Compañía Trasatlántica reproduciéndose en dos entidades distintas y dictando al Estado condiciones que ni quisiera ni pudiera aceptar.

Pero todavía habria otra consideracion; la consideracion de que la Compañía Trasatlántica pedia la rescision; y yo, que voy contra todo el mundo, y no me asusto ni me acobardo ante las dificultades cuando me siento poseedor del derecho, yo soy un cobarde acaso por ser hombre honrado, cuando me encuentro frente á la más pequeña dificultad sin sentirme en posesion del derecho. Yo me encontraba sin derecho para proceder violentamente con la Compañía Trasatlántica, á la cual me constaba que el Tesoro de Cuba debia 400.000 duros. ¿Con qué razon hubiera yo podido exigir á la Compañía Trasatlántica que cumpliera, con qué razon hubiera podido emplear procedimientos de violencia para obligarla al cumplimiento de sus obligaciones, yo que, personificando al Estado, era deudor de la Compañía; yo que estaba dispuesto, porque conozco á mi país, á no pagar, como en efecto no pagué, á la Compañía Trasatlántica, mientras no hubieran cobrado todos los empleados de Cuba civiles y militares, y hasta que estuvieron al dia todas las obligaciones de personal y material de Cuba? Por eso no podia ir contra la Compañía Trasatlántica. (*El Sr. Baselga*: ¿Y á los licenciados de Cuba y á las familias de los fallecidos, se les ha pagado?) He oido este argumento muchas veces, y si quereis que os diga la verdad, con todos los respetos debidos, y especialmente á quien considero adornado de una inteligencia superior á la mia, me ha parecido este argumento impropio de esta discusion y de la altura de las personas que lo emplean. Aquí se ha dicho cien veces: ¿quién tiene más deseos que el Gobierno de pagar esa deuda? ¿Hay álguien que dude de este deseo? Pero tampoco se puede dudar de que un Ministro de Ultramar no puede arbitrariamente decretar

que se pague una suma que ignora si se debe, sin un corte de cuentas ó un arreglo con el Ministerio de la Guerra, ó una fórmula cualquiera que le libre de la responsabilidad de haber pagado dos veces. Pues esta es la cuestion. (*Bien, bien, en la mayoría*; *mal, muy mal, en la minoría republicana. El Sr. Baselga*: Ya discutiremos eso.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden; si los Sres. Diputados se proponen discutirlo, conviene ahora no gritar.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Despues de esto y aun siendo cierto que el Gobierno no pagara pudiendo pagar ciertas deudas, vuelvo á decir que el argumento no me parece á la altura de los entendimientos que lo exponen, porque todos los dias pasan por esta casa proyectos de ley que implican gastos públicos que tienen por objeto acometer empresas nuevas, ó establecer y organizar nuevos servicios. ¿Qué quieren, pues, decir los señores que impugnan? ¿Que no se debe gastar un real ni en lo necesario para la vida del Estado, mientras no se pague á los licenciados de Cuba? Pues que lo digan si presumen poder decirlo como hombres de gobierno.

Yo, pues, sostuve, y mis compañeros aceptaron mi opinion, que no se podia proceder por subasta ni por concurso á la reorganizacion de los servicios marítimos y postales, y allí estaba mi digno compañero el Sr. Ministro de Marina que oyó la discusion, que asistió al debate é intervino en él, y que continuó en el Ministerio despues de tomado el acuerdo.

Pero ya que se continuara con lo existente, ¿por qué lo nuevo se daba tambien á la Compañía Trasatlántica? Señores Diputados, yo creo que todo el mundo está inspirado por el deseo de acierto, y porque lo creo, extraño más que este argumento se haga. ¿Pues no habeis visto, Sres. Diputados que impugnais el proyecto, que el Ministro de Ultramar que asistió al acuerdo de Agosto, que ahora preside la Comision, aunque indignamente, porque puede y debe ser presidida por cada uno de sus dignos compañeros, al encontrarse frente á este proyecto, no solo ha ratificado la interinidad de los servicios de Fernando Póo y de Buenos-Aires, sino que ha convertido en interino el servicio de Marruecos? Discutiendo de buena fé, no se puede decir que se da á la Compañía el derecho de denunciar los servicios. No, se le da al Gobierno y á la Compañía.

¿Y no habeis adivinado vosotros, que estudiais tan atentamente, no habeis adivinado que las interinidades que traia el proyecto del Gobierno implican algo, algo que por caridad, por compañerismo, ya que no por justicia, debiérais haberos adelantado á explicar? Explican esas interinidades que nosotros entendíamos que sin una experiencia no se podian sacar á subasta los servicios interinamente adjudicados; que nosotros entendíamos que debian adjudicarse en concurso, porque son nuevos, pero que para que se adjudicaran en concurso era preciso conocer su importancia, sus utilidades y sus gastos, y para conocer todo esto, era preciso probarlo, porque con Marruecos no tenemos corriente de tráfico establecida, con Fernando Póo no nos comunicamos á pesar de ser colonia nuestra, con Buenos-Aires apenas hay más corriente comercial que la que mantienen algunos barcos que cargan en Barcelona y van á descargar allá. ¿Y por qué no lo he de decir? El Gobierno, que tenía en mucho la opinion autorizadísima del Sr. Ministro de Marina, no creyó que era infalible... (*El Sr. Laviña*: Ni lo pretendió él tampoco.) Señor Laviña, yo profeso bastante consideracion al Sr. Ministro de Marina, mi compañero; pero el Consejo de Ministros, oyendo al Sr. Ministro de Marina con el respeto y la consideracion con que le oia, pudo pensar de distinta manera que él. Yo digo que el Consejo de Ministros no consideró que fuera infalible el Sr. Ministro de Marina; y porque no le creyó infalible, quiso someter á prueba ese servicio, y no entendió entonces el Consejo, y el que conservaba el espíritu del acuerdo no ha entendido ahora, que esos servicios pudieran adjudicarse sin antes haberlos depurado y estudiado en la experiencia. ¿Y por qué entendió el Consejo de Ministros que mi digno compañero y amigo el Sr. Beranger no era infalible y que en esta cuestion, como en la de velocidades, habia que sujetarse á aquel criterio radical y exclusivo, que como obra de ciencia, podia ser inatacable y todos le acatábamos; pero que como obra práctica dejaba algo que desear? ¿Por qué entendió esto el Gobierno? Pues si el Sr. Presidente me lo permitiera, y la Cámara no lo llevara á mal, yo lo explicaria en la próxima sesion, porque me siento fatigado y tampoco podria terminar en pocos minutos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Se acordó quedase sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el expediente á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Tengo la honra de pasar á manos de V. EE. el expediente general incoado en 1.° de Marzo de 1861 por la suprimida Direccion general de contabilidad sobre la liquidacion de los créditos y débitos entre la Hacienda y el Ayuntamiento de Madrid, acompañado de los documentos de referencia al propio expediente general que en él existen y constan detallados en el índice que tambien se acompaña, cuyo expediente fué reclamado en la sesion del dia 12 de Febrero último por el Sr. Diputado D. Raimundo Fernandez Villaverde.

De Real órden lo comunico á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 11 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se mandó pasar á la Comision que entiende en el proyecto de ley sobre el timbre del Estado la siguiente comunicacion y el documento que en la misma se menciona:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: El gerente del Banco vitalicio de Cataluña, con fecha 24 de Marzo último, dirige á este departamento de mi cargo el adjunto pliego de consideraciones, acerca de la aplicacion del timbre en las pólizas de seguros sobre la vida por la base del premio convenido. El Ministro que suscribe, teniendo en cuenta que las observaciones se refieren á un asunto sometido ya á la deliberacion de los Cuerpos Colegisladores, y estimando que á los mismos deben someterse cuantas reclamaciones se deduzcan, cualquiera que sea la opinion que respecto de ellas tenga el Gobierno, se limita á remitir dicho documento á manos de V. EE. para que lo hagan llegar á la Comision de presupuestos de ese Cuerpo Colegislador.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 9 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

El Congreso quedó enterado de la siguiente comunicacion:

«Ministerio de la Gobernacion.—Excmos. Señores: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido expedir con esta fecha el siguiente Real decreto:

«Habiendo acordado el Congreso de los Diputados que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Manresa, provincia de Barcelona; vistos los artículos 76, 112 y 113 de la ley electoral de 28 de Diciembre de 1878, en nombre de mi augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en decretar lo siguiente:

El domingo 8 del próximo mes de Mayo se procederá á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Manresa, provincia de Barcelona.

Dado en Palacio á 10 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Gobernacion, Fernando de Leon y Castillo.»

De Real órden lo comunico á V. EE. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 10 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se leyeron por primera vez y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran, una enmienda al art. 4.°, párrafo último, y un artículo, que será el 78, relativos al dictámen sobre el proyecto de ley autorizando al Gobierno para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: El dictámen que se ha leido; aprobacion definitiva de varios proyectos de ley, y los asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete ménos cuarto.

CINCO APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al crédito de 150.000 *pesetas pedido para el proyecto de ley sobre estudio de la poblacion.*

AL CONGRESO.

La Comision general de presupuestos ha recibido la atenta comunicacion que V. S. se ha servido dirigirle en cumplimiento del acuerdo de Congreso de 27 de Febrero de 1883 referente á los proyectos de ley cuya aprobacion por la Cámara hubiese de acarrear aumento de gastos en los presupuestos durante su ejercicio ó elaboracion y exámen; y limitando su intervencion en el proyecto de ley sobre el censo de la poblacion, de acuerdo con la citada prescripcion reglamentaria, á la parte que puede alterar ó modificar el presupuesto vigente, ó sea el suplemento de crédito de 150.000 pesetas que por el art. 4.° de dicho proyecto se concede á la seccion sétima, capítulo 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente,» tiene la honra de hacer presente al Congreso por medio de la Comision de la digna presidencia de V. S. que no tiene nada que oponer á la concesion del mencionado crédito.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Vicente Santa María de Paredes, vicesecretario.=Señor presidente de la Comision que entiende en el proyecto de ley relativo á la formacion del censo general de la poblacion de España.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á los señores D. Dionisio Conde y D. Luis Zapata y Perez de la Borda, vecinos de Tudela de Navarra, la construccion y explotacion de un ferro-carril económico que partiendo de esta ciudad, en la que empalmará con la línea general de Zaragoza á Pamplona, ó del punto que se considere más conveniente, en la de Tudela á Tarazona, pase por Murchante, Corella, Cintruénigo y Fitero, terminando en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considera de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden ó puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo ejecutado por el Sr. Zapata y al que se forme para la adicion de Fitero al límite de la provincia designado en el art. 1.°, llevándose á efecto las obras con arreglo á dicho proyecto y al adicional si fuere aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, ateniéndose en todo caso para la construccion y explotacion, á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la ejecucion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion será por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.

Art. 6.° Si la construccion del ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra se hallase más adelantada que la línea de Tudela, al llegar á uno de los pueblos de confluencia, el término de dicha línea podrá hacerse empalmando con aquel en jurisdiccion de Corella ó de Cintruénigo.

Art. 7.° Si el ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra no se construyera, los concesionarios de la línea de Tudela á dicho límite quedan obligados á ejecutar un ramal de empalme de Corella á Castejon.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras los Sres. Senadores Don Eduardo Alonso y Colmenares, D. Juan Jimenez Cuenca, Marqués de San Miguel de Aguayo, D. Joaquin Miravete, D. Cayo Escudero, D. Vicente Hernandez de la Rua y Marqués de Mondéjar.

Palacio del Senado 5 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de la estacion de Castejon termine en las inmediaciones de los baños de Fitero.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á D. Donato Gomez y Trevijano, vecino de Madrid, la construccion y explotacion de un ferro-carril económico que partiendo de la estacion de Castejon, con empalme en la línea de Zaragoza á Alsásua, termine en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considerará de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden y puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo que el Sr. Gomez Trevijano tiene presentado y al que se forme para el trayecto adicional que se fija en el art. 1.°, y las obras se ejecutarán con arreglo al mismo si fuese aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, ateniéndose en todo caso para la construccion y explotacion á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la ejecucion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion se hará por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Don Eduardo Alonso y Colmenares, D. Juan Jimenez Cuenca, Marqués de San Miguel de Aguayo, D. Joaquin Miravete, D. Cayo Escudero, D. Vicente Hernandez de la Rua y Marqués de Mondéjar.

Palacio del Senado 5 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=José Abascal, Senador Secretario.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Adiciones, del Sr. Dominguez Alfonso, al dictámen de la Comision referente á las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso las siguientes adiciones al dictámen sobre las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba, en que se reforman los artículos de la ley de enjuiciamiento civil que establecen la cuantía que corresponde á cada clase de juicio declarativo, y el 710 de la propia ley.

Adicion al artículo 3.°

Además de los preceptos vigentes que no sufran alteracion por los que en esta ley se establecen, se observarán en los juicios verbales las siguientes reglas procesales:

1.ª No se admitirá ninguna demanda en juicio verbal sin que se haga expresion de la cantidad ó del valor de lo demandado.

El juez municipal acumulará de oficio las demandas entre unas mismas partes presentadas en un mismo dia ó en dos consecutivos; y, si excediere la cuantía de las acumuladas de 500 pesetas, dictará en ellas auto declarando su incompetencia, conforme á lo prevenido en el art. 717 de la ley de enjuiciamiento civil.

2.ª Cuando hubiere varios jueces municipales en el lugar señalado por la ley para la celebracion del juicio, no es admisible la sumision tácita ni expresa á ninguno de aquellos, determinando su ineludible competencia: en los actos de conciliacion, el domicilio del demandado; en los de desahucio, el lugar donde esté situada la finca; en los verbales, el domicilio del demandado, y no teniéndolo en el lugar del juicio, el domicilio del actor; y en los demás actos, el del distrito en que tenga que verificarse la diligencia objeto principal de las que hubieren de practicarse fuera del local del Juzgado ó en que haya de hacerse la citacion para que tenga lugar en este.

Aparte de la correccion que deba imponerse á los jueces y secretarios de los Juzgados, serán nulas las diligencias que se practicaren y sentencias que se pronunciaren y todos los efectos de las mismas, faltándose á cualquiera de los preceptos consignados en las dos reglas anteriores.

3.ª En los juicios verbales, todo el que pueda comparecer por sí, tambien podrá hacerlo por medio de apoderado, aunque no sea procurador, ó autorizar *a pud acta*, en cualquier momento desde la presentacion de la demanda, persona que le represente en todos los actos y diligencias ulteriores.

Tendrán además personalidad para comparecer en los juicios verbales y de desahucio:

Primero. Los menores de edad por desahucio de las fincas que poseyeren ó habitaren, á falta ó en ausencia de persona mayor de edad que pueda ser parte en el juicio; en los juicios verbales en que demandaren el pago de servicios personales, no estando en el partido judicial correspondiente la persona que deba representarles; y como actores ó demandados cuando se trate de establecimientos, bienes y derechos cuya plena administracion les confieran ó reconozcan las leyes.

Segundo. La mujer casada en todos los casos antes expresados.

Tambien podrá demandar y deberá responder en juicio por obligaciones provenientes de actos ó contratos que, válida ó legalmente, haya podido realizar ó celebrar conforme á las leyes, y en particular á la de 18 de Junio de 1870, siempre que el marido no hubiese dejado apoderado conocido que desempeñe el cargo, datando la ausencia fuera de la provincia de tres meses; pero sin que la sentencia que recayere pueda hacerse efectiva contra la mujer en otros bie-

nes que los que estuvieren administrados de hecho por la misma ó en su posesion.

4.ª En la demanda para juicio verbal deberá hacerse relacion del hecho ó hechos en que se funde, con presentacion de los documentos á los mismos relativos, ó designacion de aquellos de que no se dispusiere, y expresion de los nombres, profesion y domicilio de los testigos que hayan de presentarse, con indicacion de los que haya necesidad de citar de oficio, así como de los peritos y materia concreta de su dictámen.

Cuando fuese la demanda interpuesta por un menor en los dos primeros casos del núm. 1.° de la regla anterior, en otrosí se contendrá el nombramiento, que habrá de recaer en parientes dentro del cuarto grado, si los tuviere, y no se negaren, en la localidad; aceptacion y firma del curador *ad litem*, su domicilio y profesion, con presentacion del último recibo de la contribucion corriente, por industria ó propiedad, que éste satisfaga, si no tuviere aquel parentesco. Se dará curso á la demanda con la representacion del curador, pero pudiendo concurrir á los actos el menor en defecto de aquel, y autorizado por el mismo.

No podrá nunca reducirse el plazo entre la notificacion de la demanda y la celebracion del acto á menor término de dos dias, ni aun mediante acuerdo de las partes.

5.ª La contestacion, y con ella la reconvencion, habrá de proponerse, en la misma forma que la demanda, en todo el dia siguiente al de la notificacion. Trascurrido éste, las copias del escrito y de los documentos con ella presentados (que serán los que tuviere en su poder, indicando cualesquiera otros) se entregarán al actor en el local del Juzgado, sin necesidad de peticion, ni comparecencia, ni providencia, y con solo consignar en autos el recibo de las mismas; poniéndose tan solo, caso de no haber contestacion y lo interesase verbalmente el actor, diligencia de este hecho sin necesidad de otra alguna.

La contestacion habrá de formularse en el término y forma antedichas, siempre que haya de utilizarse cualquiera excepcion, alegar nuevos hechos distintos ó ampliar los de la demanda, presentar documentos que destruyan la accion deducida ó pedir que sean citados determinados testigos ó peritos.

En el acto de la comparecencia continuará el debate verbal hasta la dúplica, dándose lectura á la demanda y contestacion si se hubiere formulado por escrito.

6.ª Cuando alguna de las partes pidiese la suspension del juicio para la práctica de pruebas, que por causas que el juez estimare justas no puedan practicarse en el dia señalado, podrá decretarla para la continuacion del juicio, en otro que no podrá ser posterior á quince dias, ni ser antes de cinco, salvo acuerdo de los litigantes.

Lo propio se preceptúa para caso de dictarse auto para mejor proveer.

Si el juez denegare la pretension, que hará por medio de auto, ó si tampoco se pudiere practicar en el segundo dia la prueba propuesta, podrá admitirse á prudente arbitrio del juez de primera instancia durante la apelacion, si esta se hubiere interpuesto sin necesidad de haber formulado ningun recurso ni protesta ante el inferior.

La no asistencia del demandado, citado en persona ó en sus familiares ó domésticos, á ninguna de ambas comparecencias, no alegándose ó justificándose su ausencia no interrumpida del partido judicial desde antes del emplazamiento por cualquiera persona de su familia ó extraño, se considerará como confesion.

Tambien tendrá fuerza de confesion en iguales circunstancias la no comparecencia á la primera convocatoria cuando la obligacion demandada resultare de documento público ó privado.

Los documentos que se reclamaren, diligencias de cotejo ú otras que se hicieren ante distintas autoridades ó funcionarios, no se unirán á los autos sino en el acto de las dos comparecencias marcadas para este procedimiento, debiendo decretarse estas pruebas desde que se pidiesen en la demanda y contestacion ó en la primera comparecencia, segun los casos, no pudiendo practicarse en el primero, sino despues del dia siguiente al de la notificacion del demandado.

No se admitirán interrogatorios por escrito de preguntas y repreguntas, debiendo ser los testigos examinados por el juez sobre los hechos expuestos por las partes en sus escritos. Estas podrán además dirigirles aquellas preguntas que se estimen admisibles por el juez, pudiendo éste preguntar en todo momento, con la amplitud que juzgue adecuada, sobre todos los particulares y detalles que estime conducentes para contrastar la exactitud ó alcance del testimonio.

Los peritos podrán emitir sus informes sobre hechos que ya les fueren conocidos antes del acto, sin necesidad de que antes hubiesen aceptado y jurado su cargo y mediante tan solo el juramento que en el acto prestaren.

7.ª La rebeldía del demandado autorizará para la retencion de bienes, y el embargo preventivo podrá pedirse en todo caso presentando documento público ó privado que acredite la obligacion demandada, ó consignando el tercio del importe de la demanda.

Para la práctica de estas diligencias y cualesquiera otras urgentes que hayan de practicarse fuera del local del Juzgado, el secretario podrá delegar en el suplente, y en su defecto, con autorizacion especial del juez, en un oficial del Juzgado.

Si en la sentencia no se accediere á lo pedido en la demanda por el actor á tanto cuanto ascendiese la cantidad por que se hubiere practicado embargo preventivo, se impondrá siempre al demandante, para entregar al embargado, una indemnizacion igual al importe de las costas causadas en el embargo, y su cancelacion y el pago de éstas. Si además se acreditase haber procedido con malicia el actor, se mandará sacar tanto de culpa por vejacion injusta.

Tratándose de menores, estas responsabilidades recaerán sobre el procurador.

8.ª Ningun incidente podrá suspender la celebracion del acto, resolviéndose de plano cuantos se propusieren respecto á la tramitacion indispensable para la continuacion del acto, y los demás en la sentencia.

9.ª En el acto en que terminen las pruebas, las partes alegarán inmediatamente sobre ellas, sin que puedan exigir que se consignen en el acta las alegaciones, que habrán de ser breves, pertinentes y precisas; y de las pruebas solo se expresará en el acta un sucinto extracto del resultado de aquellas que lo hubieren dado conducente en algun modo para el fallo del pleito.

Cualquiera reclamacion ó protesta sobre este particular habrá de hacerse en el acto por escrito que se unirá á los autos, salvo cualquiera otra providencia legal que el juez estime procedente. Igual procedimiento se adoptará en el caso de denegacion de alguna pregunta á que se refiere el párrafo último de la regla 6.ª ó en otro cualquiera análogo.

Este escrito habrá de presentarse en el mismo dia de la diligencia á que se refiere.

Adicion al artículo 5.º

Se hará al de igual número del dictámen, la siguiente:

«..... no solo en los expresa ó directamente alterados, que son los artículos 483, 484, 486, 710, varios del capítulo *De los juicios verbales*, sino tambien los que necesaria aunque indirectamente resulten modificados, como los artículos 1397, 1398 y 1435, procurando que no se altere la numeracion de ninguno de los actuales en las nuevas ediciones que de dicha ley se hagan; quedando igualmente autorizado el Ministro de Gracia y Justicia para reformar los preceptos contenidos en la referida ley de enjuiciamiento civil, que se relacionan con el actual Código de comercio, y por el mismo alterados.

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Antonio Dominguez Alfonso.=Juan García de Castillo. Nicolás Aravaca. = Francisco Ansaldo. = Mariano Arredondo. = Antonio Barroso y Castillo. = Juan Talero.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmiendas, del Sr. Pedregal, al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Al artículo 4.°

Los diputados que suscriben proponen al Congreso la siguiente enmienda al art. 4.°, párrafo último del proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

En lugar de «la duracion del contrato será de veinte años,» se dirá «la duracion del contrato será de diez años.»

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel Pedregal.=José Castilla.=Ricardo Becerro de Bengoa.=Rafael Prieto y Caules.=Eduardo Baselga.=Rafael María de Labra.=Julio Vizcarrondo.

Adicion como artículo 78:

Los Diputados que suscriben proponen al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«Art. 78. En el caso de que, por tercera vez, incurra el contratista, por cualquiera de las faltas á que se refieren los artículos 68, 69, 70, 71, 72 y 73, en multa superior á 40.000 pesetas, podrá el Gobierno rescindir el contrato.»

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel Pedregal.=Rafael Prieto y Caules.=Julio Vizcarrondo.=Eduardo Baselga.=Ricardo Becerro de Bengoa.=José Castilla.=Rafael María de Labra.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MARTES 12 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Ábrese á las tres.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Pasa á la Comision de actas la credencial presentada por el Sr. Danvila y Collado, electo Diputado por el distrito de Liria.= Queda enterado el Congreso de haberse constituido diferentes Comisiones mixtas, encargadas de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores sobre distintos proyectos de ley de carreteras.= Pasa á la Comision que en su dia se nombre una exposicion, que presenta el Sr. Barroso, de los profesores de instruccion primaria de la provincia de Córdoba, haciendo observaciones sobre los proyectos de ley relativos á enseñanza y concesion de derechos pasivos á los maestros.=Se da cuenta de una proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral para Diputados á Córtes de Santiago de Cuba.=Apoyada por el Sr. Pando, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=El Sr. Silvela (D. Francisco) ruega á la Mesa se sirva indicar al Sr. Ministro de Gracia y Justicia la necesidad en que está de optar por uno de los dos distritos por donde ha sido elegido, ó en otro caso se proceda al sorteo que previene la ley.=Contestacion del Sr. Presidente.=El Sr. Conde de Toreno presenta una exposicion del Sr. Laiglesia, candidato que ha sido en la eleccion del distrito de Játiva, pidiendo se señale un plazo al candidato Sr. Meliana para presentar su acta, á fin de que la Comision emita dictámen sobre la misma en el plazo más breve; y despues ruega al Sr. Ministro de Gracia y Justicia se sirva excitar el celo del ministerio fiscal para que cuanto antes se termine la causa formada á la mayor parte de los concejales del Ayuntamiento de Alberique, haciendo extensivo este ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion.=Contestacion del Sr. Presidente.=Pasan á las Comisiones respectivas dos exposiciones, que presenta el Sr. Vincenti, de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, pidiendo por la primera que los vapores-correos toquen una vez al mes en los puertos de la Coruña y Vigo, y por la segunda que lo antes posible se discutan los proyectos de ley sobre crédito agrícola y redencion de censos.=El Sr. Martinez Brau llama la atencion del Sr. Ministro de Fomento acerca del atraso que sufren en el pago de sus haberes los maestros de instruccion primaria de la provincia de Lérida, y despues ruega á la Mesa se sirva excitar el celo de la Comision de peticiones para que resuelva la solicitud de pension presentada por Doña María del Olvido de Borbon.=Contestacion del Sr. Ministro de Fomento.=Rectifica el Sr. Martinez Brau.=Se acuerda comunicar á la Comision de peticiones el ruego del Sr. Martinez Brau.=El Sr. Marin (D. Luis) pregunta al Sr. Ministro de Gracia y Justicia si existe una Hermandad en Málaga que tenga facultad para poner un preso en libertad determinado dia del año.=Se acuerda poner esta pregunta en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.=El señor Sanchez Campomanes (con llamadas de la Presidencia) pregunta al Sr. Ministro de la Guerra si tiene conocimiento de que se ha constituido una asociacion ilegal para legislar por encima de la ordenanza y de todo cuanto disponga el Gobierno; si tiene conocimiento de que esta asociacion ha formado unos estatutos; si acerca de esta asociacion le ha consultado algun capitan general sobre el conflicto que dicha asociacion pudiera ocasionar, y si está dispuesto á adoptar alguna medida enérgica para hacerla desapa-

recer.=Contestacion del Sr. Ministro de la Guerra.=Rectifica el Sr. Sanchez Campomanes, con nuevas llamadas de la Presidencia.=ORDEN DEL DIA: continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Reanuda su interrumpido discurso el Sr. Gamazo.=Discurso del Sr. Fernandez Villaverde para rectificar.=Del Sr. Ministro de Ultramar.=Rectificacion del Sr. Laviña, con varias interrupciones del Sr. Presidente llamándole á la cuestion.=Se suspende esta discusion.=A la Comision de presupuestos pasa un expediente sobre la reduccion á 0'25 y 0'50 pesetas del derecho de carga que por tonelada de 1.000 kilógramos paga el lingote de hierro en la navegacion de segunda y tercera clase, que remitia el Sr. Ministro de Hacienda.=Orden del dia para mañana: los asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete.

Se abrió á las tres, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se mandó pasar á la Comision de actas la credencial núm. 452, presentada en Secretaría por D. Manuel Danvila y Collado, Diputado electo por el distrito de Liria, provincia de Valencia.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones mixtas que á continuacion se expresan, encargadas de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca de los 32 proyectos de ley sobre inclusion en el plan general de carreteras, habian nombrado presidente y secretario á los siguientes señores:

La de Orotava á Villaflor, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Félix S. Alfonzo.

La de Barbastro á Naval y la que partiendo de la de Boltaña termine en Barbastro, al Sr. Diputado Don Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Antonio Martin y Murga.

La de Trujillo á los Cuatro Caminos, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador Baron de Benifayó.

La de Alcalá de Guadaira á Moron, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Pablo Fuenmayor.

La de Almazán á Agreda, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. José de la Torre.

La de Albalate á Fonz, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador Marqués de Asprillas.

La de Fonsagrada á la Vega de Rivadeo, al señor Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Domingo Caramés.

La de La Roda á Ecija, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Juan de Dios de la Rada y Delgado.

La de Artesa á Montblanch á enlazar con la de Montblanch á Santa Coloma de Queralt, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. José de Letamendi.

La de Cariñena á Escatron á Bujaraloz, al señor Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Domingo Caramés.

La de Albalate del Arzobispo á Córtes, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Inocente del Pozo.

La de Puertollano á Fuencaliente y otras en la provincia de Zaragoza, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Juan Facundo Riaño.

Varias en las provincias de Búrgos, Segovia y Logroño, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al señor Senador D. José de la Torre.

La de Haro á Ezcaray al confin de la provincia de Logroño, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al señor Senador D. Vicente Morales Diaz.

Prolongando la de Palencia á Tórtoles hasta Aranda de Duero, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador Marqués de Arlanza.

La de Loeches al puente sobre el Jarama, al señor Senador D. Manuel Silvela y al Sr. Diputado Don Manuel Ibarra.

La de Casas del Campillo á la de Alcoy, al señor Senador D. Francisco de Paula Pavía y al Sr. Diputado D. Francisco Ansaldo.

La que partiendo del puente de San Fernando en el Barco de Valdeorras termine en Viana del Bollo, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Pedro Calderon y Herze.

La de Minaya á empalmar en la general de Madrid á Albacete y Cartagena, al Sr. Senador Marqués de Molins y al Sr. Diputado D. Francisco Ansaldo.

La de Tineo á Paredes, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Pedro Calderon y Herze.

Las de Cervera del Rio Alhama á Aguilar; de Cornago al puente del Rio Linares; de Villamediana á la general de Logroño á Zaragoza y de Ausejo al puente de Lodosa, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador Marqués de Mondéjar.

La de Jerez de la Frontera á Algeciras, al señor Senador D. Francisco de Paula Pavía y al Sr. Diputado D. Francisco Ansaldo.

La de Ayerbe á Egea de los Caballeros y otras tres en las provincias de Zaragoza y Huesca, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Juan Facundo Riaño.

La de Morés á Mainar y otras dos en la provincia de Zaragoza, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Antonio Martin y Murga.

La de Peñaranda á Grijuelo y la de Montejo á San Bartolomé de Corneja, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. José de la Torre.

La de Velez-Rubio á María, al Sr. Diputado Don Manuel Becerra y al Sr. Senador Marqués de Puerto-Seguro.

Las de Ballesteros á Robledo y de Elche de la Sierra á Reoliz, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. José de la Torre.

La que partiendo de la de Montblanch á Santa Coloma de Queralt empalme con la provincial de Plá de Cabra á Sarreal, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. José de Letamendi.

La de Secuitas á La Masó, provincia de Tarragona, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Pedro Calderon y Herze.

La que partiendo del trozo construido para el servicio del faro del Cabo de Palos vaya á Albujon,

al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Félix S. Alfonzo.

La de Ojedo á Riaño, al Sr. Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador Baron de Covadonga.

Variando el trazado de la carretera de Ayora á Albacete, al Sr. Senador Marqués de Molins y al señor Diputado D. Francisco Ansaldo.

La del puente del Burgo al de la Barca, al señor Diputado D. Manuel Becerra y al Sr. Senador D. Domingo Caramés.

La de Tharsis al Rosal de la Frontera, al Sr. Senador D. Francisco de Paula Pavía y al Sr. Diputado Conde de Gomar.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Barroso tiene la palabra.

El Sr. **BARROSO**: He pedido la palabra para tener el honor de presentar al Congreso la respetuosa exposicion que elevan á las Córtes los profesores de instruccion primaria de la provincia de Córdoba, en solicitud de que cuando se sometan á la deliberacion de la Cámara los proyectos de ley presentados por el señor Ministro de Fomento, referentes á la inspeccion de la enseñanza el uno, y el otro á la concesion de derechos pasivos á los maestros de primera enseñanza, se tengan en cuenta algunas consideraciones que, sin alterar en su esencia esos proyectos, puedan hacerlos más beneficiosos y convenientes para la instruccion pública en general, y en particular para la clase á quien el Sr. Ministro de Fomento tiene el laudable propósito de favorecer.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á las Comisiones que en su dia se nombren.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Pando variando la division de secciones del distrito electoral, para Diputados á Córtes, de Santiago de Cuba (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 55, sesion del 26 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pando tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, pocas palabras he de pronunciar en apoyo de la proposicion que acaba de leerse. Su objeto es aumentar tres secciones en el distrito electoral de Santiago de Cuba, con el fin de evitar que algunos electores tengan que andar, para emitir sus sufragios, siete, diez y ocho y veinte leguas.

Con esto creo que he dicho lo suficiente para que os sirvais tomarla en consideracion.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Silvela tiene la palabra.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Para dirigir un ruego al Sr. Presidente.

Ha trascurrido, con exceso, el plazo de ocho dias que fija la ley para que los Sres. Diputados que han sido elegidos por dos distritos opten por el que deseen conservar para su representacion. Respecto de las dos actas que el Sr. Ministro de Gracia y Justicia ha traido al Congreso, por la circunscripcion de Búrgos y por el distrito de Castrogeriz, aunque comprendo que las ocupaciones que le retienen fuera de Madrid pueden ser excusa para el retraso del cumplimiento de la ley, como realmente hay interés por los electores del distrito de Castrogeriz para prepararse á la lucha electoral, en la que quizá tengan que entrar si el Sr. Ministro de Gracia y Justicia opta por representar la capital, yo rogaria á la Mesa que, por los medios más fáciles y expeditos que tuviera á su alcance, indicara al Sr. Ministro la necesidad de que opte dentro del plazo más breve que le sea posible por uno de los dos distritos; y si realmente su tardanza significaba que renunciaba á ese derecho, se verificara el correspondiente sorteo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Silvela ha tenido la bondad de anticipar la respuesta que hubiera de dar el Presidente á la excitacion que acaba de dirigirle. Su señoría tiene completa razon en el rigor reglamentario, y no hay nada en este punto que deba reservar el Presidente al Sr. Diputado; pero al mismo tiempo el Sr. Diputado ha tenido á bien, como era natural esperar de una persona de sus circunstancias, considerar que con la espiracion del término han coincidido las vacaciones, y con las vacaciones la ausencia, requerida por actos de su oficio, del Sr. Ministro de Gracia y Justicia. El Sr. Ministro de Gracia y Justicia ha de regresar muy en breve, quizás mañana; lo más tarde, segun mis noticias, pasado mañana; por algunas indicaciones que yo tengo ya, el señor Ministro de Gracia y Justicia renuncia la representacion del distrito de Castrogeriz; pero, en fin, esto no es oficial, y de todas suertes el Presidente cumplirá con su deber, rogando al Diputado Sr. Alonso Martinez que se sirva optar inmediatamente por uno de los dos distritos; y si prefiriese no hacer uso de su derecho de opcion, el Presidente, sin tardanza alguna, procederia al sorteo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Toreno tiene la palabra.

El Sr. Conde de **TORENO**: He pedido la palabra con objeto de presentar al Congreso una exposicion que dirige á esta Cámara el Sr. D. Francisco Laiglesia, candidato que ha sido en la eleccion de Diputado á Córtes por el distrito de Játiva, en la cual solicita de la Cámara, con arreglo al art. 120 de la ley electoral, que señale un plazo al candidato Sr. Meliana para presentar su acta, á fin de que la Comision de actas del Congreso pueda examinarla y hacer, como es de esperar de su justificacion, la justicia que corresponde en el plazo más breve.

La no presentacion del acta de Játiva por el señor Meliana da algo que pensar al Sr. Laiglesia, como me da bastante más que pensar á mí acerca de este asunto, y yo espero que el Sr. Presidente, dando curso á esta exposicion, facilitará el que la Comision de actas proponga lo que corresponda, que es, á mi juicio, la proclamacion de Diputado del Sr. Laiglesia, en vez del Sr. Meliana, como ya se ha hecho en otros casos de esta índole.

Además, me permito suplicar á la Mesa se sirva poner en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia un ruego, relacionado tambien con este distrito de Játiva. Se reduce á que, suspendido el Ayuntamiento de Alberique hace ya algun tiempo, y sometidos á los tribunales la mayor parte de sus individuos, este asunto no da un paso, y yo deseo que el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, usando de sus facultades, excite el celo del Ministerio fiscal, á fin de que cuanto antes se resuelva este asunto, que puede influir grandemente en que no se repitan los excesos, las violencias y las ilegalidades que el Ayuntamiento sustituto de Alberique ha cometido en la última eleccion, y que parece que se prepara á repetir, si es posible con ventaja, en las próximas elecciones de concejales.

Espero tambien que á este ruego mio, dirigido al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, se unirá el Sr. Ministro de la Gobernacion, que, conocedor de lo que ha ocurrido allí, no puede ménos de interesarse porque se haga pronto justicia á los concejales suspensos de Alberique, y se evite el que haya nuevos escándalos en un sitio donde tan recientemente los ha habido de especie tan marcada y grave.

Suplico, pues, á la Mesa trasmita este ruego mio al Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. **PRESIDENTE**: La Mesa pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia el ruego del Sr. Conde de Toreno, así como tambien pondrá la excitacion de S. S. para que se cumpla el art. 120 de la ley electoral, en conocimiento de la Comision de actas, á fin de que ésta proponga al Congreso lo que corresponda.

Tambien la Mesa cuidará de hacer saber al señor Ministro de la Gobernacion que el Sr. Diputado desea y espera que el Sr. Ministro se asocie á su gestion acerca de este asunto.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Vincenti tiene la palabra.

El Sr. **VINCENTI**: Tengo el honor de presentar las dos exposiciones que dirige al Congreso la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago.

En la primera solicita dicha Sociedad que una de las expediciones de vapores-correos á las Antillas por la Compañía Trasatlántica toque en los puertos de la Coruña y Vigo: no llamo la atencion sobre este deseo, porque entiendo que, merced á las gestiones de los Diputados por Galicia, será un hecho, satisfaciendo así las justas aspiraciones de aquella region.

En la segunda, solicita la Sociedad Económica de Santiago que á la mayor brevedad, y en cuanto el estado de los debates pendientes lo permita, se discutan los proyectos emanados del Ministerio de Fomento sobre el crédito agrícola y redencion de censos.

Siendo, Sres. Diputados, esta Sociedad la representacion de las fuerzas vivas y elementos más valiosos de Galicia, sus acuerdos y aspiraciones pueden y deben juzgarse como los acuerdos y aspiraciones de dicha region; así, pues, suplico al Congreso que realice, aprobando ambos proyectos, una obra beneficiosa al país en general y á Galicia en particular, pues por el proyecto de crédito agrícola la usura sufrirá un golpe de muerte, y con el de redencion de censos podrá moverse en esferas más ámplias el hoy tan castigado país gallego, dada la baja de su riqueza pecuaria.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasarán á las Comisiones respectivas las exposiciones presentadas por el Sr. Vincenti.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Martinez Brau tiene la palabra.

El Sr. **MARTINEZ BRAU**: Me levanto para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Fomento.

Indudablemente, S. S. debe saber cuál es el estado tristísimo de los maestros de escuela en la provincia de Lérida, á los cuales se les adeuda cerca de un millon de pesetas, y yo excito el celo de S. S. para que vea el medio de poder pagar esos atrasos á los desgraciados maestros de escuela de dicha provincia.

Ya que estoy en el uso de la palabra, ruego á la Mesa que excite el celo de la Comision de peticiones, á fin de que resuelva la solicitud presentada por Doña María del Olvido de Borbon, relativa á que se la conceda una pension como hija de un general de la armada, supuesto que esta solicitud ha venido informada favorablemente por el Ministerio de Marina.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La Mesa comunicará á la Comision de peticiones el ruego de S. S.

El Sr. Ministro de **FOMENTO** (Navarro y Rodrigo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **FOMENTO** (Navarro y Rodrigo): Eran tan grandes los atrasos en su paga que venian sufriendo los maestros de escuela, no solo en la provincia de Lérida, sino en todo el país, que desde los tiempos de la revolucion, y es necesario hacer esta justicia á todos los Ministros de Fomento que desde aquella fecha hasta la presente se han sucedido, han procurado con noble afan poner á cubierto estas atenciones.

En la provincia de Lérida ocurre, sin embargo, una desgracia; y es, que siendo superior la cifra que representa el gasto de la primera enseñanza, superior á los recargos de contribuciones que están destinados á ese servicio, hay siempre una diferencia que viene á gravar sobre la paga de los maestros. Además, en la ocasion presente hay tambien otra desgracia, y es que la liquidacion del Banco de España arroja una cantidad que, segun la Junta de instruccion primaria de dicha provincia es inferior á la que realmente ha debido recaudar. Diferentes comunicaciones ha dirigido el Gobierno, no solo al Banco de España, sino á las autoridades de Lérida, para ver en qué consiste este error; y últimamente ha dado comision, de carácter privado y oficioso, al señor director de instruccion pública para que hable con el gobernador del Banco y vea dónde radica ese error.

Por último, se da el caso en la provincia de Lérida de que de 300 y pico de Ayuntamientos, solo 250 tienen consignados recargos sobre las contribuciones para pagar las atenciones de instruccion pública; y estando en este caso otras varias provincias, y siendo, á mi juicio, dignas de la más preferente atencion las obligaciones de la primera enseñanza, en este momento me estoy ocupando, con el Sr. Ministro de la Gobernacion, de preparar un proyecto de ley para que en todo caso los maestros de instruccion primaria no

sean los últimos, sino los primeros, á cobrar de las cajas municipales.

El Sr. **MARTINEZ BRAU**: Me levanto para dar las gracias al Sr. Ministro de Fomento por sus nobles deseos; pero, de todas maneras, yo desearia que, pocas ó muchas, las cantidades disponibles, S. S. dictase las órdenes oportunas para que en primer lugar se apliquen al pago de esos desgraciados maestros.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Marin tiene la palabra.

El Sr. **MARIN** (D. Luis): He pedido la palabra para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia; y como está ausente, suplico á la Mesa que se sirva trasmitírselo.

Se trata de un hecho, que considero de gravedad, que aparece manifiesto por un suelto del periódico *El Resúmen* de ayer, en el cual se dice textualmente:

«Con motivo de la visita de nuestro Padre Jesús el Rico á la cárcel para usar del privilegio que tiene concedido su Hermandad de poner en libertad á uno de los presos, se instaló un bonito altar en la puerta del establecimiento para recibir á la santa imágen. Dirigidos por el señor capellan, cantaron los presos una salve al llegar aquella, y dijeron otra rezada á la salida. El preso puesto en libertad iba al pié del trono con una vela encendida, y recorrió toda la carrera, hasta quedar la santa imágen en su iglesia.»

El Resúmen copia esta noticia de *El Mediodía* de Málaga, donde parece que existe esa Hermandad, que tiene un privilegio tan raro, como el de poner en libertad á uno de los presos.

Ignorando yo que haya ninguna Hermandad en España que tenga facultad para poner los presos en libertad, y no queriendo dar completo asentimiento á esta noticia, tomada de otro periódico por *El Resúmen*, rogaria al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que se enterara de ella; y en caso de ser cierta, nos diera la correspondiente explicacion para saber si es el Poder judicial el que tiene facultades para poner en libertad á los presos, ó si es el Padre Jesús el Rico, de esa Hermandad de Málaga.

Espero que la Mesa se servirá poner mi ruego en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia para que se digne contestarlo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanchez Campomanes tiene la palabra.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Señores Diputados, siento tener que molestar vuestra atencion, siquiera sea por brevísimos momentos; pero cuando un Gobierno consiente que se lleven á cabo actos que ponen en peligro la Patria, la libertad y las instituciones, tenemos el deber de prevenirle su imprudencia, á fin de que lo evite; y con ese deber voy á cumplir en este momento, contando desde luego con la benevolencia que espero siempre de vuestra nunca desmentida cortesía.....

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, por la forma en que S. S. ha tenido á bien empezar á dirigirse al Congreso, entiende el Presidente que va á ser algo más que una pregunta, porque desde luego ha comenzado S. S. á hacer calificaciones y á adelantar juicios que, por su gravedad, no están comprendidos en los límites de una pregunta reglamentaria, por ámplia que quisiera hacerla la tolerancia que el Presidente desea tener con S. S., como con todos los señores Diputados. Ruego, por tanto, á S. S. que haga la pregunta; si de la respuesta del Sr. Ministro de la Guerra no queda satisfecho, cabe anunciar una interpelacion, que yo no dudo que estará dispuesto á contestar en el acto el Sr. Ministro de la Guerra; si no lo estuviera, la interpelacion se discutiria en otra sesion, ó el Sr. Diputado podria hacer uso de otros medios reglamentarios. De todas suertes, dada la calidad que puede esperarse que tenga el caso, por los anuncios de S. S., el Sr. Diputado se servirá hacer concretamente la pregunta, sin perjuicio de que despues, en los términos reglamentarios, si lo tiene á bien, haga uso de su derecho.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Atendiendo á las observaciones del Sr. Presidente, me voy á limitar á hacer las preguntas al Sr. Ministro de la Guerra, si bien por su gravedad necesitan algun fundamento y alguna extension, pero no tanta que salga de lo que ya tengo anunciado, que era, no una pregunta, sino varias. Confiando, pues, en la benevolencia de la Mesa, voy á empezar á hacer las preguntas: si no fuera suficiente este medio, ya sé que tengo otros reglamentarios, no solo los que indica el Sr. Presidente, sino tambien el de una proposicion incidental, que se presentaria inmediatamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ese medio lo ha indicado ya la Mesa.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Señores Diputados, cuando con pretexto, ó si quereis, con motivo de la inauguracion del Asilo de huérfanos de militares del arma de infantería, se reunieron los primeros jefes de los Cuerpos en Aranjuez y en Madrid, despues de cumplida su mision, acordaron reunirse y juramentarse para constituir una asociacion que tuviera por objeto velar por el honor y el prestigio del arma de infantería. Como comprendereis, esos deseos no pueden ser más nobles, elevados y santos. Por esta última cualidad, se parecen en un todo á los del Santo Tribunal de la Inquisicion, porque esos jefes congregados dicen que cuando los medios legales no sean suficientes para expulsar del ejército al jefe ó al oficial, que á su entender lo merezca, se apelará á los medios ilegales. Ya tenemos, pues, en España funcionando un Tribunal...

El Sr. **PRESIDENTE**: Siento interrumpir de nuevo á S. S. El Sr. Diputado está desenvolviendo una verdadera interpelacion; S. S. se servirá dirigir la pregunta.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Voy á dirigir las preguntas, y voy á ceñirme todo lo posible, para evitar entretener á la Cámara.

Al constituirse esta asociacion se ha inferido grave ofensa, no solo al Gobierno sino al Ministro de la Guerra, al director de infantería, á los jefes de brigada y de division y á todos los generales del arma de infantería y del ejército, porque no considerando suficiente la intervencion de estos señores, necesita que se constituya esa asociacion ilegal para velar por el honor y por el prestigio del arma.

El Sr. **PRESIDENTE**: Su señoría sigue interpelando, y tiene la palabra para hacer una ó varias pre-

guntas. Su señoría anuncia siempre que va á hacer las preguntas, pero no las hace, y en vez de esto desenvuelve una interpelacion, para lo cual no tiene S. S. derecho en este momento.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Tiene razon el Sr. Presidente, y voy á emplear la forma de pregunta, y á dirigirme al Sr. Ministro de la Guerra.

¿Tiene conocimiento el Sr. Ministro de la Guerra de que se ha constituido una asociacion ilegal para legislar por encima de la Ordenanza y de todo cuanto disponga el Gobierno? ¿Tiene conocimiento de que esta asociacion tiene unos estatutos que ha dirigido á todos sus compañeros con una circular invitándoles á que desde luego acepten estos estatutos, sobreponiéndose esta asociacion á la disciplina; porque segun la regla 14.ª los vocales pueden llamar á los generales al banquillo de los acusados á pedirles explicaciones, y si no las dan satisfactorias á la Junta de coroneles, los pueden expulsar del ejército y obligarles á que desde luego dejen sus puestos; y por la regla 15.ª se obliga á estos generales á que se quiten los entorchados para dirigirse á ellos como compañeros; y por la regla 11.ª se obliga á todo el que nombre la Junta directiva de Madrid á pertenecer á esta asociacion y el que rehusara se atendrá á las consecuencias, pero no dice qué consecuencias serán? No pueden ser más latas las atribuciones de esta asociacion; asociacion que lejos de atenerse á la disciplina es más bien un foco de insubordinacion.

El Sr. **PRESIDENTE**: No califique S. S.; sírvase preguntar. Ya le contestará el Sr. Ministro de la Guerra, y entonces podrá venir una discusion ordenada y reglamentaria; ahora limítese S. S. á preguntar.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: ¿Cree el señor Ministro de la Guerra que no puede surgir aquí un verdadero conflicto entre dos deberes? ¿Cree el señor Ministro de la Guerra que si una asociacion formada con estos coroneles y un general á su cabeza dispone una cosa, y otra la autoridad legal y legítimamente constituida, no resultaria un conflicto verdadero por la existencia de esa asociacion? ¿Por qué optarian estos coroneles y este general; por lo ilegal, á que han prestado juramento, ó por lo legal que tienen el deber de obedecer? No quiero entrar en otros detalles; no quiero decir la manera cómo se va á preparar la expulsion de los oficiales del ejército; me limito, pues, á concluir con estas preguntas: ¿Tiene conocimiento el Sr. Ministro de la Guerra de la existencia de esta asociacion? ¿Le ha consultado acaso algun capitan general de que pudiera ocurrir un conflicto, un trastorno grave en su distrito, á consecuencia de ella? ¿Ha contestado algo el Sr. Ministro de la Guerra á este capitan general? ¿Está dispuesto el Sr. Ministro de la Guerra, en el caso de que exista esta asociacion, á tomar una medida enérgica para hacerla desaparecer? ¿Sabe S. S. que ya la prensa sé ha ocupado de este asunto?

No tengo más que decir.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Como no he de seguir á S. S. en el órden de juicios y de apreciaciones que ha iniciado, me limitaré á contestar lo más brevemente posible á las tres preguntas que, segun creo recordar, me ha dirigido. En primer lugar, el Ministro de la Guerra no tiene la menor noticia de que en el ejército se haya constituido sociedad alguna. En segundo lugar, si esa asociacion existiera, no podria ser nunca, sino con la autorizacion debida y para fines legales. Y por último, de no ser así, el Ministro de la Guerra se siente en el deber de declarar que perseguirá la existencia de toda sociedad que no cumpla estas condiciones.

Con esto me parece que he dado contestacion á las preguntas que me ha dirigido el Sr. Sanchez Campomanes.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Celebro mucho oir la contestacion del Sr. Ministro de la Guerra; yo creia que S. S. tenía conocimiento de esta asociacion, porque varios periódicos se han ocupado de ella, en términos, algunos de ellos, que me voy á permitir leer á la Cámara, porque son breves.

El periódico *El Globo* llama al final de un artículo la atencion del Sr. Ministro de la Guerra sobre un asunto que actualmente se incuba...

El Sr. **PRESIDENTE**: Ruego al Sr. Sanchez Campomanes, que no se moleste en leer sueltos de periódicos. Su señoría ha expuesto aquí sobre la existencia de esa asociacion y de sus condiciones cuanto ha tenido por conveniente. El Ministro de la Guerra habrá leido, ó no, lo que dicen los periódicos, pero el Ministro de la Guerra no tiene, como Ministro, bien claro lo ha dicho, noticia alguna de la existencia de esa asociacion.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Está muy bien. Yo lamento mucho que no tenga conocimiento el Sr. Ministro de la Guerra de un asunto de que se ha hecho eco la prensa. Aquí tengo á su disposicion la circular y los estatutos de esa asociacion; de consiguiente, cuando quiera se puede enterar minuciosamente de todos los detalles.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.º del actual*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *núm. 62. sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem, y* Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem.*)

Sigue la discusion sobre la totalidad y el Sr. Gamazo en el uso de la palabra.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Suspendí ayer, señores Diputados, la tarea á que creia que tenía el deber de consagrarme, en el momento en que os daba cuenta de la deliberacion del Consejo de Ministros, el dia 8 de Agosto del año último. Os dije que habia tenido el disgusto de disentir de mi digno colega, el

entonces Ministro de Marina, mi amigo entonces y ahora Sr. Beranger, y añadí que en el punto principal de nuestro disentimiento, que consistia en si debia otorgarse la concesion de los nuevos servicios ó de los servicios revisados, por concurso ó por renovacion y modificacion de los contratos con la Compañía Trasatlántica, optó el Consejo por esto último contra la opinion de mi digno compañero el Sr. Ministro de Marina, que se inclinaba al concurso. El Sr. Beranger sostenia, como aquí se ha dicho ya, que era preciso dar á nuestros servicios de las Antillas y Filipinas, así como al que se proyectaba en la línea de Buenos-Aires, una velocidad superior, muy superior á la que habian tenido los antiguos y á la que creíamos algunos que era posible dar á los nuevos. Hablaba el señor Beranger de barcos de 17 y 18 millas de andar en pruebas y de 15 en marcha normal para la línea de las Antillas y Filipinas; de barcos de acero; de barcos de 5.000 y 4.500 toneladas de desplazamiento; y claro es, Sres. Diputados, que desde el momento en que se hubiera aceptado el dictámen del Sr. Ministro de Marina quedaban prejuzgadas á un tiempo todas las cuestiones, prescindiendo de si opinaba ó no por el concurso, cuando se exigiese la constitucion de una flota compuesta nada ménos que de 28 vapores, ocho de 5.000 toneladas, ocho de 4.500, otros ocho de menor capacidad y ménos andar, y otros cuatro auxiliares; desde ese momento no habia más remedio que buscar el concurso de capitales completamente extraños á los que estaban consagrados á los servicios marítimos. Tanto daba anunciar á concurso los servicios, como exigir condiciones que no reuniera nadie de los que en España se dedicaban á la industria de la navegacion.

Yo os digo que enfrente de la opinion de mi respetable amigo, experimenté dudas, opuse razones, alegué datos que me persuadian de que podia equivocarse una persona tan competente en este género de asuntos. Vais á saber, Sres. Diputados, qué dudas me asaltaron á mí enfrente del dictámen del Sr. Ministro de Marina.

No me es lícito, como lo ha sido á los impugnadores del dictámen, decir que no tengo nada que ver en este aspecto del asunto, y que desde el momento en que el Ministro de Marina opinaba una cosa, yo debia someterme, porque yo tenía para con mis compañeros varios deberes, múltiples deberes que cumplir, y para con los intereses públicos que me estaban encomendados otro género de relaciones distintas de las que tenía el Ministro técnico. Tenía que preocuparme de la importancia del sacrificio que exigian esas calidades, de las perturbaciones que una reforma radical podria producir; tenía que preocuparme de todos los aspectos de la cuestion, mientras que á mi digno compañero solo se le preguntaba qué era, en su concepto, lo mejor y más adecuado á las circunstancias del momento para el planteamiento de los servicios marítimos.

Pues bien, señores; estudié los proyectos de mi digno compañero; ví que el principal de ellos, para no molestaros con disertaciones inútiles, el que se referia, por ejemplo, á las Antillas, estaba calcado sobre uno de los proyectos presentados al Ministro de Correos y Telégrafos de Francia por un ilustre ingeniero, autor de una verdadera trasformacion en las máquinas navales, Mr. Dupuy de Lome; pero yo ví tambien que mi digno compañero, que habia escogido aquel modelo, en mi concepto no habia apreciado bien todas las condiciones y circunstancias con que el ilustre ingeniero francés habia tratado de plantear en Francia la reforma. Por de pronto, yo, que estaba obligado, á falta de antecedentes y de colecciones españolas, á estudiar los antecedentes y las colecciones técnicas del extranjero, hallé que las dos informaciones extraparlamentarias hechas en Francia, y sobre todo la informacion técnica sobre velocidad y capacidad de los barcos, discrepaban bastante por punto general, en sus resultados, de la opinion de Dupuy de Lome; hallé que este ingeniero habia discurrido, ideado, un barco en condiciones únicamente adaptables al puerto del Havre para realizar, en competencia con los barcos ingleses, una marcha tan rápida y segura como ellos, y más económica; pero que ese modelo no se habia llegado á poner en práctica, y que frente á ese modelo se levantaba la opinion de otros ingenieros navales muy ilustres y distinguidos, y sobre todo se levantaba la práctica de la misma Francia, que cuando habia querido hacer barcos de andar, seguridad y comodidad, no habia prohijado el modelo de Dupuy de Lome, sino el del *Normandía*, que dista bastante del ideal de aquel ingeniero.

Pero aparte de eso, Sres. Diputados, mi querido compañero y amigo el Sr. Beranger hacía cálculos en completa discrepancia con el mismo Mr. Dupuy de Lome, autor del proyecto. Así, por ejemplo, Mr. Dupuy de Lome habia presentado un presupuesto, en la informacion técnica al Ministro de Correos y Telégrafos, del cual resultaba que cinco barcos, con los que él creia satisfecho el servicio de 52 viajes á Nueva-York, le iban á dar un déficit, en el recorrido total anual de 325.000 millas, de 4.838.000 francos. Monsieur Dupuy de Lome calculaba que esos barcos necesitaban un 6 por 100 de seguro, otro 6 por 100 de interés, otro 6 por 100 de amortizacion; fijaba las reparaciones en 2 por 100 sobre el casco, 10 por 100 sobre las máquinas y 25 por 100 sobre las calderas, mientras que mi digno compañero y amigo calculaba los gastos en un 14 por 100, siendo así que solo los intereses, la amortizacion y el seguro, en concepto de Mr. Dupuy de Lome, debian exigir un 18 por 100, y además las reparaciones de 2 por 100 sobre el casco, 10 por 100 sobre la máquina y 25 por 100 sobre las calderas. De aquí resultaba, señores, una considerabilísima diferencia, diferencia que ponia miedo en mi ánimo; la diferencia de 7.700.000 pesetas de déficit, segun mis cuentas, en las 340.000 millas del servicio á las Antillas, aun sin prolongaciones. Calcule la Cámara si debiendo ser el Ministro de Ultramar el ponente de aquel proyecto, teniendo los presupuestos de Ultramar en una situacion como el Congreso sabe, respecto de Puerto-Rico difícil, respecto de Filipinas tan difícil ó más que respecto de Puerto-Rico, y respecto de Cuba en un período de trasformacion, que podia llegar á tener buenos resultados, pero que necesitaba cuidado muy asíduo, tanto para no aumentar los gastos como para no mermar los ingresos; si no se habia de asustar el Ministro ante la consideracion de que solo la línea de las Antillas le costaria de subvencion 7½ millones largos, si habia de plantearse en las condiciones que deseaba mi querido amigo el Sr. Beranger, y por consiguiente, que resultaria una subvencion verdaderamente asombrosa. ¿Por qué? Porque el recorrido en 18 viajes que proponia el Sr. Beranger, ó en 13 viajes solamente á Filipinas, resultaria

cuando ménos tan oneroso como el de las Antillas, pues si los viajes y el recorrido eran menores, las condiciones de navegacion en aquellos mares hacen mucho más difícil todavía que en el mar de las Antillas lograr la rapidez y velocidad que exigia, con su amor á los progresos de la ciencia naval, mi compañero y amigo el Sr. Beranger.

Yo fuí, pues, resueltamente contrario á esa radical trasformacion, y el Consejo de Ministros resolvió entonces apartarse del dictámen del Sr. Beranger desde luego, en cuanto á la adjudicacion por concurso, y eludir su dictámen abriendo horizontes para una solucion distinta, en cuanto á las velocidades. ¿De qué manera? El acuerdo lo dice, que yo no quiero incurrir en la menor inexactitud. El Consejo de Ministros, teniendo en cuenta las altas consideraciones que debian inspirarle en este asunto, acordó:

«Que los intereses del comercio de las provincias ultramarinas y de la nacionalidad española exigian la ampliacion de nuestros servicios postales marítimos, y en consecuencia, la revision de los contratos actuales, bajo las condiciones siguientes.»

Empezaba, pues, el Consejo de Ministros por aceptar la solucion de la Compañía Trasatlántica; pero además decia, despues de enumerar los servicios nuevos y la extension que habia de darse á los antiguos, lo siguiente:

«Que si la Compañía aceptase el pensamiento, los Ministros de Marina, Hacienda, Gobernacion y Ultramar procedieran á redactar el contrato que se someteria á la aprobacion de las Córtes, y si la obtuviere, empezaria á regir desde 1.° de Julio de 1887, entendiéndose que los nuevos servicios se habrian de prestar con las condiciones de seguridad, rapidez, comodidad y economía exigidas por otras Naciones en los contratos que recientemente habian celebrado con distintas Compañías y en armonía con los adelantos de la construccion naval y del arte de navegar.»

Así quedó, Sres. Diputados, planteada y aun resuelta en principio la cuestion que ahora discutimos; y tuvo derecho para creer, pudo creer el Gobierno que quedaba resuelta á satisfaccion de la opinion pública, porque ni entonces ni despues oyó una sola protesta contra aquellos acuerdos; por el contrario, parecia que la prensa entera, inclusa la que ahora se muestra hostil á esta solucion, estaba conforme con el pensamiento adoptado.

Yo bien sé, Sres. Diputados, que si el Gobierno de S. M. hubiera seguido las inspiraciones del egoismo, no existiria contienda ni acalorada ni tibia, y que todo el mundo habria recibido con indiferencia la solucion. Venía un concurso ó una subasta: este es el Jordan que lo lava todo. Pero el hombre público que tiene la responsabilidad de los actos del Gobierno no puede mostrar esa indiferencia sin hacer traicion á sus deberes.

Está en la necesidad de buscar lo mejor para su país, y no puede darse por satisfecho con la indiferencia ó con el aplauso inconsciente, cuando tiene la inquietud de que la solucion que ha preferido es causa de graves perjuicios para el Estado.

Estoy bien seguro de que si, en vez de traer este proyecto á las Córtes como proyecto, y cuidado, señores Diputados, que asombra verdaderamente cuanto aquí se ha dicho, porque se trae á las Córtes un proyecto de ley que en definitiva está, como todos, sujeto á vuestra revision y á vuestras enmiendas; estoy bien seguro de que si el Gobierno, en vez de hacer esto, hubiera cogido ese contrato, lo hubiera publicado en la *Gaceta* como pliego de condiciones, y hubiera hecho el aparato de una subasta, salvo que tan inconscientemente nos entregáramos al azar y abandonáramos la suerte de nuestras comunicaciones marítimas á las codicias de los extranjeros, se hubieran presentado una ó dos personalidades distintas en apariencia, en el fondo las mismas, y habrian obtenido el contrato, y el país aplaudiria, si es que habia quien se presentara en las condiciones de ese contrato que se pueden pactar, pero no se pueden establecer como preliminar de un concurso.

Os indiqué ya ayer por qué razones yo no tenía fe ninguna, ni la tengo, en el concurso; os hablé de razones locales, de razones de analogía en la historia. Pues dentro de nuestra misma Patria, Sres. Diputados, cuando yo oigo decir que los precedentes estimulaban al concurso, no sé de qué manera entender este género de argumentos. ¿Por ventura consiste todo en una cuestion de esta importancia, en la economía de 2 ó 3.000 duros á cambio de la incertidumbre, de la intranquilidad, de la amenaza de una ruptura de comunicaciones entre la Metrópoli y las provincias de Ultramar? Aquí hemos tenido precedentes de concurso, es verdad, pero hasta que la casa Lopez y Compañía se quedó con el servicio de América, ¿qué resultado dieron los concursos? No hubo uno que no fuera seguido de rescision, que no trajera aparejada la interinidad, no pusiera en peligro la normalidad de nuestras comunicaciones.

Y en lo que toca á Filipinas, Sres. Diputados, tuvimos un concurso el año 80 y una cesion al poco tiempo, ¿para qué? para que la misma Compañía que sirve la línea de las Antillas sirviera tambien la de Filipinas.

¿De qué suerte y en qué condiciones? Produciendo quebranto en los intereses del primero que tomó el servicio, y preparando las dificultades con que lucha la Compañía cesionaria; y el que piensa sériamente en los intereses públicos, no puede consentir, cuando se trata de cuestiones que afectan al Estado, que sus contratos ocasionen la ruina de los que los celebran, porque esa ruina ocasiona siempre perjuicios al Estado.

¿Qué ha sucedido aquí cuando quiera que por una rescision ha tenido el Estado que acudir á llenar él mismo los servicios? ¿Qué sucedió cuando en España y en Francia quiso hacer los servicios postales por administracion con barcos que encomendaba á la marina militar? Que tuvieron que abandonar los Gobiernos francés y español este sistema, que era mucho más caro y no estaba exento de inconvenientes de otra índole.

Pero hay además, Sres. Diputados, otra consideracion que yo entrego á vuestro patriotismo. Pensar en los servicios postales marítimos de un país, principalmente cuando ese país tiene tan extensas y tan apartadas colonias como el nuestro, pensar en esto sin pensar en crear algo que se identifique con la Nacion misma, que sea como una derivacion del Estado, que encarne verdaderamente dentro del Estado, que con él viva, bajo su vigilancia, bajo su auxilio, que con él crezca, que dé tambien su sávia á la Nacion que le protege, eso me parece en todos tiempos peligroso; en la actualidad insensato.

¿Y sabeis por qué, Sres. Diputados? Cuando Italia

quiso tener marina y establecer raíces en la Regencia de Túnez, el gran Cavour tuvo la prevision verdaderamente admirable, porque entonces distaba mucho la marina del asombroso adelanto de hoy, tuvo el pensamiento de crear una gran Sociedad dedicada al desarrollo de los servicios postales, ya en las costas del Reino, ya con la vecina Regencia. Hizo sobrehumanos esfuerzos para vencer antagonismos vivísimos entre los distintos armadores del Reino italiano. Fracasaron sus intentos; pero no sin que la historia le haya venido á dar la razon; no sin que hoy Italia haya realizado el pensamiento del gran Cavour, despues de pasar por cinco pequeñas Sociedades que agonizaban para refundirlas en dos y traerlas despues por medio de una ley á una sola Compañía, á la cual se ha asociado el Estado italiano, con quien vive hermanado, y por medio de la cual ha realizado una política de influencia en las regiones africanas que le permite intervenir con autoridad en los consejos de Europa.

Si el Gobierno de Italia hubiera tenido miedo á las consideraciones que aquí se alegan; si se hubiera detenido ante el temor de que le acusaran de negligencia inexcusable, ¿cómo podría ser la Sociedad general de navegacion italiana, Sres. Diputados, que empezó modestísimamente cuando existia aún el Reino sardo, y cuando no tenía otra proteccion que la constante aunque modesta de Cavour, cómo sería la Sociedad general de navegacion italiana, una de las Sociedades más grandes del mundo, de las que tienen más prestigio, y de las que marchan con más rapidez en los mares, y ostentan la bandera nacional con más orgullo? Pues, ¿es que se ha conducido de otra manera Francia? ¿Es que Francia no pensó desde 1850 en la creacion de dos grandes organismos, dedicados á enseñorear la bandera de su Patria en las regiones de Oriente y de Occidente? ¿Es que creeis que se habría formado la gran Sociedad de las Mensagerías marítimas, y la no tan grande hoy, aunque más brillante, de la Trasatlántica francesa, sin que el Estado se cuidara desde su nacimiento de otorgarles una proteccion que le permite exigirle, con sacrificios, pero exigirle al cabo, una marcha que no logran alcanzar los barcos ingleses en la línea de Nueva-York, y una capacidad para sus trasportes que no tiene ninguna otra Nacion en las regiones de la India? ¿Y creeis, acaso, que esto se hizo por concursos? ¿No fué la Trasatlántica francesa adjudicataria gubernativamente, por haber quedado desierto el concurso de Mr. Marzion, respecto del servicio de las Antillas y Nueva-York? ¿No fueron las Mensagerías marítimas francesas concesionarias, en virtud de convenios sin concurso en 1857, en 1860, en 1862, en 1868, en 1875, y ayer mismo, Sres. Diputados?

¿Pero se trata acaso solo de Francia y de Italia? Austria acogió en su seno en 1852 á una Sociedad, fundada en 1836, para recoger noticias sobre la navegacion, más tarde extendida á Sociedad armadora y de navegacion, luego identificada con su Patria, auxiliar de su Patria en las guerras continentales; luego... luego una Empresa gloriosa que exhibe la bandera austriaca en todas partes, que goza hoy de unas reservas solo comparables con las de la Compañía rusa. ¿Pero sabeis cómo se ha hecho esto? ¿Creeis que Austria llamó á concurso á los advenedizos con la esperanza de encontrar al hombre que necesitaba, ó creeis lo que efectivamente sucedió, que Austria buscó en el Lloyd el auxiliar de sus designios, y empezó por prodigarla las subvenciones, y llegó á facilitarle hasta 7 millones y pico de francos en préstamo gracioso, como habia hecho Italia con el Sr. Rubatino, no ya solo para la navegacion, sino para que adquiriera un ferro-carril de Túnez á la Goleta, cuyos riesgos corria el Estado italiano, sin otra esperanza de reintegro que una participacion en los beneficios, cuando estos excedieran del 8 por 100?

Y ahí teneis, Sres. Diputados, en estos momentos al Canciller aleman autorizado por una ley para adjudicar en concurso restringido los servicios de la Australia y de la India, otorgar al Lloyd del Norte, una de las Sociedades más poderosas del mundo, que sin subvencion hacía esos viajes, otorgarla 5.500.000 francos de subvencion; y lo que es todavía más importante, otorgarla la proteccion del Imperio para que Bélgica la brinde sus subvenciones, para que las colonias de la India y de la Australia la ofrezcan su concurso y para que por todas partes se engrandezca, á fin de que allá donde no se tienen ó se tienen muy débiles noticias de Europa, represente la grandeza de Alemania; porque un buque, por pequeño que sea, cuando lleva en sus topes una bandera, es un nuncio de que existe una Nacion en el mundo, y es una propaganda de sus glorias, de su grandeza y de su prosperidad. (*Muy bien.*)

¡Ah! Pero esto que hacen Italia, Francia, Alemania y Austria, esto no lo hace Bélgica, esto no lo hacen los Estados-Unidos; ¿acaso no lo hará Inglaterra?

Señores Diputados, yo he oido hablar aquí de los Estados-Unidos. Esta Nacion tiene un criterio en este punto, que yo no juzgo, pero que se aparta por completo del criterio de los demás países; un criterio que no juzgo, pero que está juzgado por los mismos norte-americanos; un criterio que, segun los hombres que se preocupan del movimiento mercantil é industrial de aquella gran Nacion, ha ocasionado grandes pérdidas á los Estados-Unidos, porque mientras ellos ponian atencion en la baratura de los trasportes terrestres, tenian por completo abandonados los trasportes marítimos, é Inglaterra, que sin cesar fomenta la riqueza naval, ha ido á buscar á los Estados-Unidos dos sendos millones de pesos para traerlos á Europa, con detrimento de la produccion y la marina norte-americanas.

Pero despues de todo, Sres. Diputados, si por ventura fuese cuestion de escuela, ¿es que Inglaterra, madre y progenitora del libre-cambio en el continente antiguo, porque no ha llegado á enseñarlo, acaso por fortuna, en el continente moderno, Inglaterra, digo, no ha seguido el mismo sistema?

Ya os hablé ayer de los sacrificios que habia hecho por su Mala Real inglesa, abandonando el antiguo sistema de subvencion por céntimos de scheling, en razon de cada caballo de fuerza y cada milla de recorrido, viendo que ese sistema era insuficiente y recurriendo al sistema de auxilios con garantía de interés, que pronto abandonó por las subvenciones fijas. ¿Es ó no es verdad que Inglaterra está consustancialmente unida á la Peninsular Oriental en sus asuntos de la India? ¿Es ó no verdad que Inglaterra no se separa de su Mala Real inglesa en los asuntos de la América del Centro y de la América Meridional? ¿Es ó no es verdad que Inglaterra, que creyó que podia sustraerse á la obligacion de subvencionar á las Compañías del

Norte de América, ha tenido que volver sobre sus pasos, viendo que Francia ponia su bandera encima de la bandera inglesa, pues los barcos de la Trasatlántica francesa hacian viajes más rápidos que los de las Compañías británicas de mayor importancia, las Compañías Cunard, Guion, Inman, Ancor y White-Stard, que pasaban como superiores á la marina restante del mundo? ¿Creeis acaso que Inglaterra ha prescindido de aquellas consideraciones que el Gobierno consideró atendibles cuando se iban á reorganizar los servicios postales marítimos? Pues no há mucho ha renovado su contrato con la Peninsular Oriental, rebajando, es verdad, la subvencion, pero manteniéndola todavía por encima de la que nosotros proponemos. En el año 1878, Inglaterra trataba con la Peninsular Oriental, y tampoco acudió al concurso, si bien es verdad que confidencialmente se pidieron proposiciones á otras casas. Si nosotros hubiéramos tenido, señores Diputados, el sinnúmero de armadores y de sociedades navieras que tiene Inglaterra, podríais juzgar nuestra conducta con más ó ménos severidad; pero cuando lo que nosotros podíamos hacer, era pura y simplemente buscar en la apariencia una tranquilidad para nuestro egoismo y un medio de eludir la responsabilidad que este puesto impone, no teneis derecho para hablar de ninguna manera que pueda molestar nuestra susceptibilidad.

Pero, Sres. Diputados, no es tampoco un capricho, no es una política rutinaria y empírica la que dicta esta necesidad de crear grandes fuerzas que auxilien á las fuerzas del Estado, sobre todo en aquellos países que, como el nuestro, tienen importantes y lejanas colonias. Vosotros todos sabeis hasta qué punto han sufrido hondas trasformaciones la navegacion, la industria naval, el arte, en suma, de viajar por los mares; desde 1875 acá, la navegacion de altura, la navegacion rápida, esa, señores, no puede ser obra de un hombre, no puede ser siquiera obra de una Sociedad; necesita ser obra de un Estado. Pues qué, cuando para alcanzar ciertas marchas se necesita consumir 220 kilógramos de carbon por minuto, ó evaporar en siete dias 15 millones de litros de agua y perder en un riesgo de mar 30 millones de reales, como los perdió la Compañía Cunard con *El Oregon*, ¿pueden los particulares acometer tamañas empresas?

No hay fortuna, por grande que sea, capaz de realizar esto sin contar con el auxilio potente de un Estado. Por eso, señores, no hay que pensar que se obtengan grandes marchas en las navegaciones largas y de altura; no hay que pensar en rivalizar con las Naciones más poderosas, sino á condicion de hacer extraordinarios sacrificios, á condicion de poner el concurso del Estado al lado de las Compañías que se arriesguen en la empresa.

Si aquí se os pidiera un anticipo de millones de pesetas, gracioso ó con interés; si se os pidiera una subvencion desmedida, todavía comprendo que llegase el caso de que midiérais si nuestro país debia arriesgarse en estas aventuas ó contentarse modestamente con el papel de Bélgica, limitándose á garantizar 80 ó 100.000 pesetas á los barcos extranjeros que reciben $5^1/_2$ millones de pesetas de subvencion por los propios viajes.

Pero afortunadamente, señores, no estamos en semejante caso, ni se os presenta el problema entre esas dos terribles proposiciones, ó renunciar á la dignidad nacional, confiando á manos extrañas la navegacion y comunicacion con nuestras provincias de Ultramar, ó sacrificar enormes sumas.

Pero en cambio, señores, se presenta á vuestra consideracion un fenómeno que no han tenido en cuenta poco ni mucho los impugnadores de este dictámen, la trasformacion radical que se ha operado en los Gobiernos de Italia y de Francia en lo que toca á la proteccion de los intereses nacionales. Pensar que se puede vivir en esta sociedad cerrando los ojos á lo que pasa en torno nuestro, haciéndonos insensibles á los procedimientos de gobierno que otras Naciones emplean, sin poderlo remediar, con detrimento de nuestros propios intereses, eso es no pensar sériamente, eso es pensar en no gobernar y en abandonarlo todo.

Desde 1880 hasta hoy, en lo que se refiere á la marina mercante, el mundo antiguo ha sufrido una hondísima trasformacion. Hoy no se puede ya pensar en rivalizar en los mares, no digo con una marina subvencionada, sino con la marina mercante ordinaria, á causa de que esa marina tiene proteccion y goza de privilegios que están muy por encima de todos los que nosotros hemos pensado en otorgar á nuestra marina mercante.

Francia, Sres. Diputados, por la ley de 1881 concedió en dos formas distintas primas á la navegacion; estimulando la construccion naval, y auxiliando la navegacion de altura; pero resulta de eso que con los 60 francos por tonelada bruta que se conceden de subvencion, el barco de hierro construido en Francia y con el franco y medio por cada 1.000 millas de recorrido que se otorga á este mismo barco, claro es que los franceses, tengan la calidad que quieran, siendo de hierro, construidos en Francia, pueden hacer á nuestra marina una competencia verdaderamente irresistible, porque llevan, en una navegacion de 50.000 millas, y suponiendo un desplazamiento de 5.000 toneladas, cerca de 3 pesetas de subvencion por milla; y pensar que cuando esto sucede, creemos nosotros que podemos tener comunicaciones postales, no digo capaces de rivalizar con las que establecen esas grandes Compañías que reciben 10, 11 y 12 millones de pesetas de subvencion, sino con las que puedan sostener pequeños navieros que reciben 2 pesetas y 93 céntimos de peseta por milla de recorrido con barcos de 5.000 toneladas, es pensar un absurdo. Tenía que suceder necesariamente lo que sucede, á saber, que no la marina española subvencionada, como pretenden, en mi concepto con gran equivocacion los impugnadores de este proyecto, sino la marina extranjera favorecida por esas primas tiene en aniquilamiento completo á la marina española, y un dia y otro dia viene apoderándose de los fletes y llevándose el dinero de nuestros cargadores á Francia, á Italia y á todas las demás Naciones extranjeras.

Ahora digo yo, Sres. Diputados, ¿qué adelantaríamos con cerrar los ojos ante este hecho evidente? ¿Qué adelantaríamos con no pensar en organizar una marina que tuviese medios de resistencia y que defendiera la integridad de nuestro pabellon marítimo, simbolizada siquiera por una flota de 40 barcos? ¿Es que con eso favoreceríamos á la agonizante marina española, ó lo que haríamos sería dejar más ancho campo á los corsarios del flete, no les ofenda la palabra, para que saliendo de los puertos del Norte de Europa, recorrieran todo el Norte y el Occidente de España, y saliendo del puerto de Marsella ó del de

Génova, recorrieran todo el litoral de Levante y del Mediodía, y dejaran á los cargadores entregados á los intereses extranjeros, y á la marina bajo una influencia extranjera imposible de resistir?

El Gobierno, pues, Sres. Diputados, debia preocuparse de esto; debia hacer, para evitarlo, un sacrificio, que está bien seguro de que no considerará gravoso la industria naviera, y que más seguro está de que no puede considerar dañoso nadie que estudie atentamente la política de Alemania, Italia y Francia en este último quinquenio. ¿Es ó no verdad que mientras los accionistas de nuestras sociedades navieras perciban en forma de dividendo la utilidad del flete que recogen en todo el litoral, esa riqueza, ese bienestar se difunde dentro de nuestro propio país, en lugar de ir á favorecer á los pequeños industriales, quizá á los modestos labradores del territorio francés? ¿Es ó no verdad que cuanto más desahogadamente puedan marchar nuestras Compañías, cuanto más fácilmente se agrupen los pequeños capitales en torno de la industria que han constituido, esas Compañías pueden hacer mayor beneficio á nuestros trasportes y lograr lo que parece que se desatiende aquí con poca sensatez: la exportacion barata á cambio, señores, de que la produccion florezca? Si esta fuera una cuestion de las que resuelve la economía política, con su acostumbrada facilidad; hablo de la economía política que podría llamar clásica, porque ya es vieja; si esta fuera una cuestion en que no hubiera de por medio más que el interés material, el dinero, la ganancia, la pérdida, todavía, Sres. Diputados, podria el Gobierno haber vacilado en este asunto.

Pero no, ciertamente; aunque nosotros abandonáramos los intereses de nuestra bandera mercante, desatendiéramos la proteccion que á esa bandera es debida, no solo perderíamos los pocos millones que en la riqueza naval tiene invertidos España (millones que aunque nos colocan en quinto ó sexto lugar en la lista de las Naciones marítimas, nos tienen, sin embargo, tan lejos de ese coloso de la navegacion moderna, Inglaterra, como lejos está la suma de 14.000 millones de reales que representa su flota mercante, de las 354 ó 360.000 toneladas que nosotros podemos exhibir), no solo perderíamos eso, sino que se trata de algo que vale más que todo eso, porque como ha dicho un sabio francés, con motivo de discusiones análogas, allí donde asoma periódicamente un barco de nuestro país, allí todos nuestros naturales consagrados á la industria y al comercio creen ver periódicamente un pedazo de la Patria, y la saludan con el entusiasmo peculiar de los que viven alejados del suelo patrio. No es posible fiarse á nadie que no esté identificado hasta con nuestras pasiones, cuando es preciso buscarle como auxiliar para subyugar en momento dado á los rebeldes, propagar la civilizacion entre los que la resisten, dominar la intranquilidad cuando se suscita, difundir las luces y la cultura de que por fortuna somos poseedores.

Tales son, Sres. Diputados, las razones por las cuales creo yo que el Gobierno se decidió á no arriesgar en un concurso la solucion de todos estos problemas de la gobernacion moderna.

Yo, como era mi deber, tuve el encargo de preparar para la Junta de compañeros nombrada por el Gobierno el trabajo que habia de ser asunto de su exámen. Empecé mis tareas apenas hube regresado de una expedicion á que mi salud me obligó; pero desgraciadamente no pude ultimarlas á causa de la crísis que sobrevino en los primeros dias de Octubre; no sin que hubiera consagrado á esta y otras cuestiones en que me habia empeñado el honor á mi propia palabra, el tiempo que pude dedicarles, y no tampoco sin que facilitara á mi querido amigo y digno sucesor todo lo que en mi concepto no me pertenecia; que no soy de los hombres que al abandonar el Ministerio creen que se puede cerrar la cuenta y dejar al que viene detrás con los negocios pendientes sin empezar, imponiéndole un trabajo del que su antecesor tiene obligacion de excusarle. Entregué, pues, á mi querido amigo y sucesor todo lo que yo habia hecho en este asunto y en todos los demás que habia pendientes en el Ministerio. No tuve la honra de ultimar el contrato, pero no es menester que lo firmara; lo he juzgado, y aquí estoy dispuesto á defenderlo, completamente identificado con el Gobierno, á quien, al salir del banco ministerial, dije que apoyaria de todas maneras.

La primera objecion que se hace á este contrato es que se ha celebrado con una Compañía que no tiene barcos á propósito para desempeñar los servicios que se le encomiendan. De esta opinion era mi digno amigo el Sr. Beranger; en el preámbulo de su informe asentó que como la Compañía no trajera material nuevo, no sería posible celebrar el contrato con ella. Pues bien; Sres. Diputados, yo os voy á decir que siendo muy dignos de aplauso esos fervientes anhelos por el esplendor de nuestra marina, no es posible asociarse á ellos, poniendo la mano sobre la conciencia y consultando todos los intereses á que el Gobierno debe atender; ¡que no tiene barcos la Trasatlántica! No tiene barcos como el *Oregon*, como el *Ciudad de Roma*, como el *Gascuña*, como el *Etruria*, como el *Umbría*; pero tiene barcos tales que están dentro de las condiciones de la marina inglesa, tales que caben dentro del contrato celebrado por el Gobierno francés para crear la marina auxiliar de guerra; tales que pueden hoy mismo prestar servicios al lado de todas las escuadras del mundo.

Yo ya sé que, dadas las trasformaciones rápidas, vertiginosas de la marina; dado que la máquina Wolf, que ayer era la ilusion de los marinos, al poco tiempo hizo lugar á las modificaciones de Elder y Dupuy de Lome, y luego al sistema Compound, y ahora á la triple y cuádruple expansion, y que las 14.500 calorías de la antracita estén á punto de ser sustituidas por las 20.000 de la libra de petróleo; todas estas cosas agobian la inteligencia más serena; pero yo sé que formalmente no se puede pensar en eso sin echar por la ventana los caudales de la Nacion; y sé tambien que no hay nadie que, ofreciéndolo, lo cumpla sin que se arruine, falte á su contrato y nos coloque en la necesidad de recurrir á medios extraordinarios.

Señores Diputados, cuando yo afirmo que la Compañía Trasatlántica tiene barcos de las condiciones de que hablo, he procurado antes cerciorarme. Tenía el deber de estudiar estas cosas, y me fuí á buscar la *Agenda del oficial de marina francés de 1886*, es decir, de la época en que se celebraba este contrato. Allí están, Sres. Diputados, los barcos de todas las Naciones del mundo, con aquellos detalles que necesita el oficial de marina para saber con quién se va á encontrar y qué fuerza va á medir con la suya, y allí encontré que de ese andar de 15 millas no habia en las estadísticas europeas en 1886 más que contadísi-

mos barcos, de que carecen generalmente las Potencias marítimas de historia más gloriosa, que tienen los de Italia, porque es una Nacion muy moderna, porque su marina es muy nueva; pero como cuestan muy caros, no se construyen todos los dias.

Alemania tiene un acorazado *Rey Guillermo*, que anduvo en pruebas 15 millas, es decir, $13^1/_2$ en marcha ordinaria. Me refiero, y cualquiera puede comprobarlo, á la *Agenda del oficial de marina para 1886* publicada en Francia, como es costumbre, todos los años. Las corbetas, que todas son de fecha de 1878 á 1880, no andaban más que 14 millas; los cruceros botados en 1885 y el *Príncipe Alberto* que es el más antiguo, anduvieron 15 millas; en pruebas, señores, en pruebas.

Inglaterra tiene un acorazado, botado en 1876, que anduvo 17 millas; tiene 4 construidos en 1882 y 1883, que cuando fueron lanzados al agua anduvieron 16 millas.

De Austria no figura en la *Agenda* ningun acorazado que anduviera más de 14 millas; pero tenía dos en construccion. Los cruceros de Francia andaban: uno, 16'89 millas; siete, 15 millas; y todos los demás estaban por bajo de 15 millas; en las pruebas, entendedlo bien, Sres. Diputados. Si no temiera molestaros más, os diria que cuando Francia, en 1881, dictaba su ley para subvencionar la marina mercante, el Ministro de Marina, poco tiempo despues, publicó un decreto que determinaba las condiciones para aspirar á la sobre-prima, es decir, á la prima que se da con aplicacion á los barcos cuya construccion aprueba el Ministerio de Marina. Y ¿sabeis, Sres. Diputados, qué exige Francia para esto? Andar en pruebas de 13 á 14 millas. ¿Con qué carga? Con la artillería, que no pasará de 6 cañones del modelo de los que nosotros exigimos, con la carga necesaria para esos 6 cañones. Sin más carga se ha de hacer la prueba; y no exige más que de 13 á 14 millas. Cuando se dude de estas afimaciones mias, leeré el texto.

Pero, ¿qué más, Sres. Diputados? Inglaterra pasó por un gran pánico en 1885; creyó amenazadas sus posesiones del Oriente, se sintió en vísperas de una guerra tremenda con una de las primeras Potencias de Europa, acudió presurosa á recoger los medios de trasporte que estimaba necesarios, se gastó nada ménos que 4 millones de duros en poco más de seis meses; y ¿sabeis qué clase de barcos fletó? Pues afirmo que, sin mencionar algunos de escaso tonelaje, habia muchos que estaban por bajo de las condiciones de los que posee la Compañía Trasatlántica; y ahora digo yo: es una aspiracion nobilísima, digna de todo aplauso, la de tener una marina auxiliar de la de guerra, superior á la que buscaba Inglaterra en 1885, y pagaba tan cara como sabeis; superior á la que exigia Francia por su decreto de 1881; pero es una aspiracion por la cual se me figura que no habian de formar un juicio muy favorable las Naciones que nos ven, nos contemplan y nos observan. Pensar que rivalicemos con los potentados del mar, es aspiracion generosa, digna de pechos hidalgos que conservan todavía el recuerdo de nuestra historia, y que se sienten con alientos para reanudarla; pero los Gobiernos deben poner á estos entusiasmos un límite, no sea que nos lancen en aventuras y nos sumerjan otra vez en aquellas tristezas de que, poco á poco, por fortuna, y gracias á la virtud de las instituciones y á la proteccion del cielo, vamos saliendo.

Vamos, pues, Sres. Diputados, á examinar el otro aspecto de la cuestion: ¿qué pagamos por estos servicios? ¿Qué vamos á pagar si el contrato se aprueba? Yo no he de volver á molestaros recordando lo que ya se ha dicho; me basta afirmar que por un recorrido tan extenso como el que andarán nuestros barcos, no hay un solo país de los que siguen esta política de las subvenciones, que pague ménos.

Recordad, Sres. Diputados, que Francia subvenciona á una de sus Compañías, la de las Mensagerías marítimas, con más de 12 millones de pesetas, al paso que otorga á la Trasatlántica más de 11 millones de pesetas, teniendo esta Compañía un recorrido inferior en cerca de 200.000 millas al que han de tener nuestros barcos de recorrido directo; recordad que por una de las líneas que nosotros pagaremos, con 1.800.000 francos, aunque ciertamente más extendida por Australia y la costa Oriental de Africa, da Alemania 5.500.000 francos; recordad que Italia paga 9 francos por milla de subvencion á sus barcos, y cuando os hayais fijado en esto, decidme si la subvencion que en definitiva está reducida á un promedio de 8'18 pesetas por cada milla en todos los servicios, descontadas las combinaciones, y si quereis inclusas las combinaciones, 8'79 pesetas, decidme si hay desproporcion en las subvenciones que vamos á pagar.

Pero ¿hay desproporcion en las velocidades? Señores Diputados, pareceria á cualquiera que no se hubiera enterado de este asunto que matemáticamente se han trazado las proporciones por virtud de las cuales se regula la subvencion en todas partes; no se creeria, oyendo este argumento, que Francia, por ejemplo, subvenciona con 5'93 francos á las Mensagerías marítimas por un recorrido en el Atlántico, mientras da 11 pesetas en la misma navegacion á su Trasatlántica, con la circunstancia de que las 11 pesetas se pagan despues de un concurso y las 5'93 en virtud de un concierto. ¿Cómo se explicaria, oyendo ese argumento, que por ejemplo servicios como el de la India, en los propios mares, tengan subvenciones de 10'50 unas veces y de 6'05 otras?

Eso no se explica más que por lo que he tenido la honra de decir antes; el cálculo que hacen los Gobiernos que se empeñan en esta política patriótica se funda en las necesidades del país para desarrollar los servicios, para dar á la Compañía las condiciones de vida que necesita, para pasear la bandera nacional con gloria. Cuando esas condiciones exigen que se dé 12, se dan 12; cuando se puede rebajar el auxilio á 5, se dan 5. Pues ese conjunto de condiciones es el que hay que apreciar, y en realidad el conjunto aquí es éste: vamos á tener un recorrido directo de 900.000 millas, y pagaremos 8.455.000 pesetas como máximum, que podemos pagar ménos ó estar mejor servidos dentro de poco, si no hemos de hacer á nuestra Administracion la injusticia de creer que procederá con negligencia y abandono.

Pues si á las 900.000 millas de recorrido correspondemos con $8^1/_2$ millones de pesetas, mientras que por las 1.300.000 millas que tiene Francia paga en Oriente y en el Atlántico 12 millones y pico, y en el Atlántico y el mar de las Antillas más de 11 millones, ¿con qué derecho se dice que hay aquí un despilfarro?

¿Es que tenemos el derecho de ser servidos más barato y mejor que los extranjeros? Discutamos de

buena fe. ¿Acaso el carbon en España cuesta 18 pesetas la tonelada como en Inglaterra? ¿Acaso tenemos arsenales donde se construyen barcos con prima? ¿Acaso podemos siquiera encontrar los brazos y las inteligencias auxiliares de la marina mercante al precio y en las condiciones en que los tienen Inglaterra y Francia? ¿Es que sobre nuestra marina no pesan una multitud de gravámenes muy superiores á los que soporta la navegacion en el extranjero? ¿Con qué derecho, pues, se nos pide que hagamos más barato que los ingleses y los franceses el servicio de las comunicaciones postales? Pues no solo no lo pagamos más caro, sino que pagamos ménos que ellos. ¿Qué importa, señores, que vengamos aquí á discutir si se han de andar 11, 11$^1/_2$ ó 12 millas? No quiero molestaros con esta discusion: mis dignos compañeros han establecido claramente la comparacion entre las marchas de los barcos, entre las marchas contratadas, que no son las marchas normales, por la sencilla razon de que el contratista de buena fe siempre pide barcos superiores al contrato, y el constructor que desea cumplir da barcos de más andar que el que se le ha pedido.

Pero hay un punto de vista sobre el cual llamo la atencion de todos los que me oyen, y singularmente de aquellas rectitudes que se han empleado inflexiblemente contra nosotros. Hay un defecto en este contrato que no ha sido ni de cerca ni de lejos examinado, y que la imparcialidad exige que se examine.

Aquí no hay una subvencion fija más que para el *máximum*; hay una esperanza muy fundada de disminucion progresiva de la subvencion. ¿Por qué no habeis examinado este aspecto? Aquí, Sres. Diputados, hay un art. 7.° del contrato, y yo espero que se me demostrará que, en efecto, se ha estudiado y se ha entendido el art. 7.° del contrato. El art. 7.° del contrato, Sres. Diputados, es el módulo puesto á la corriente de la subvencion para que disminuya en provecho del país; para que fomente y mejore los servicios; para que, en una palabra, nos acerquemos al *desideratum* que persiguen todos los que impugnan el proyecto. Yo tengo que decirle con pena á mi querido amigo y correligionario Sr. Laviña, que al examinar este punto padeció una ofuscacion que deploro, porque su inteligencia, que le ha asistido con una gran claridad en todos los aspectos de este problema, pareció eclipsarse al tratar esta cuestion. Vamos á ver, Sres. Diputados, si concertamos nuestras afirmaciones; sobre supuestos indiscutibles quiero que asentemos las consecuencias. ¿Es ó no verdad que el art. 7.° del contrato establece la posibilidad de que los ingresos de la Compañía concesionaria vengan en un 33 por 100 á mejorar los servicios? ¿Es ó no verdad esto? A mí me parece indiscutible.

En el art. 7.° del contrato se dice que si al espirar el primer quinquenio resulta de los libros de la Compañía que hay ingresos, que hay utilidades, despues de cubiertos los gastos que se estiman necesarios para el servicio, esas utilidades se repartirán con el Estado, no devolviéndolas á las Cajas del Estado, que eso me pareceria á mí poco conveniente, sino invirtiendo esas utilidades en la mejora de los servicios, en aumentar la velocidad, en proporcionar mayor comodidad, en acercarnos á los ideales que han desplegado á vuestros ojos los impugnadores del proyecto.

Pues si esto dice el art. 7.°, ¿en qué consiste la duda? ¿Por qué se duda que, en efecto, esto sea una válvula de seguridad por donde pueden venir á aprovechar al Estado las subvenciones que resulten excesivas? ¿Es acaso por las cantidades que se fijan en ese art. 7.° como destinadas á la amortizacion, al seguro, al interés, al costeamiento de los servicios? Yo quiero discutir esto; yo deseo discutirlo; soy de los que no han pactado con el error; si se me convence de que esto es insuficiente, estaré dispuesto á mejorarlo; pero no se me convencerá, porque si tuviese alguna duda, me la habria desvanecido por completo la reciente discusion sostenida en las Cámaras francesas á propósito del contrato con las Mensagerías marítimas, pidiendo, y esta ha sido la única objecion que se ha hecho á aquel contrato, que se estableciera allí el art. 7.° de nuestro contrato; es decir, el artículo del contrato aleman. ¿Con qué derecho, señores, se podrá decir que ese artículo no responde á los fines para que está escrito? Se establece el 21 por 100 de reserva. ¿Quereis saber lo que significa este 21 por 100?

El Sr. Beranger en sus presupuestos para los servicios de las Antillas estableció un 14 por 100 por razon de seguro, de intereses y de amortizacion; pero ya sabeis que el Sr. Beranger se apartaba en esto de opiniones respetabilísimas, de las opiniones de los ingenieros nombrados por el Gobierno francés para la informacion extraparlamentaria. Segun esos ingenieros, ha de ser un 18 por 100 para el interés, amortizacion y seguro, y además hay que hacer una reserva de 2 por 100 del capital para reparacion de los barcos, un 10 para las máquinas y un 25 para las calderas. Es decir, Sres. Diputados, que segun los ingenieros más distinguidos de Europa no son 21 por 100 los que hay que destinar á la reparacion y reposicion, al pago de los intereses del capital; hay que destinar bastante más que eso, quizá el 24 por 100. Pero aunque no fuera más que el 21 por 100, ¿sabeis lo que significa esto? Pues significa 5 por 100 de interés al capital invertido en esta Sociedad, 5 por 100 seguro; y como esta Sociedad y cualquiera que venga tendrá que pagar á la mitad de su capital en obligaciones el 6 por 100, resultará que no le quedará más que el 2 por 100 de dividendo para las acciones, y aquello que pueda economizar en la reserva y en el seguro. ¿Con qué derecho se sostendrá que ha habido exageracion en este punto?

Sobre todo, Sres. Diputados, yo podré ignorar todas estas cosas, podré ser incompetente en todas ellas; pero se me figura que los que me impugnan no son más competentes que el asesor del Canciller aleman, que fijó este 21 por 100 como reembolso de los gastos indispensables para la explotacion. ¿Con qué derecho, pues, se puede juzgar ligeramente de una cosa que se ha estudiado en todas partes, y aun se ha planteado, y que donde no lo está se reclama, como con efecto se ha reclamado en las Cámaras francesas? Así, pues, resulta una cosa evidente, y es, que sin la complicidad ó el abandono de la Administracion, este contrato implica una subvencion máxima, pero reducida despues de cubierto el 5 por 100 de interés al capital que se invierta en los barcos. Todas las restantes utilidades se repartirán de este modo: 33 por 100 para la mejora de los servicios y el 66 para la Compañía. ¿Por qué no un 50? Porque no podíamos prescindir de la realidad; no podíamos ignorar la situacion de la Compañía con la cual se contrataba, y entre los distintos tipos establecidos, en el contrato austriaco con el Lloyd de Austria, en el contrato ale-

man con el Lloyd del Norte y en el contrato de la Compañía francesa, hemos escogido el medio. Entre la cuarta, entre la mitad y el tercio, hemos escogido el tercio. ¿No se examinarán debidamente los libros de la Compañía? ¿No se custodiarán bien los intereses que al Gobierno están confiados?

¡Ah! entonces no culpeis á nadie; con concurso y sin concurso, con subasta y sin subasta, con todas las diligencias divinas y humanas en la formacion de los contratos, ante el abandono futuro no hay prevision eficaz; pero de eso no se puede partir, en eso no se puede pensar, y ménos pueden pensar en eso los que parecen haberse inclinado á dar preferencias á la garantía del interés, el cual estaba erizado de los mismos peligros y tenía el grave inconveniente de no poner un límite y dejar sin defensa la fortuna del Estado, al paso que ahora sabemos que se pagarán á lo sumo 8 millones de pesetas; pero podemos esperar que si el negocio es tan pingüe como se ha ponderado, de esos 8 millones, una parte vendrá á redundar en la mejora de los servicios.

Pocas palabras, Sres. Diputados, para recoger algunos argumentos de detalle. Yo no sé qué idea tienen los que impugnan este proyecto de los textos del contrato. Escrito está en el contrato, y ojalá estuvieran con tanta claridad en los pliegos de condiciones de las concesiones de ferro-carriles, que el Gobierno tiene el derecho de revisar anualmente las tarifas; escrito está en el contrato que las tarifas no serán mayores nunca que las ordinarias en las líneas paralelas; escrito está tambien que el Gobierno podrá hacer rebajas consultando los libros. Y esto, ¿no tiene tampoco importancia, ni significacion? ¿Es que los que se quejaban ayer de que los productos de Filipinas fueran con flete más barato á Liverpool que á Barcelona, no encuentran que se da aquí una satisfaccion á esa imperiosa necesidad comercial? ¿No está escrito en el contrato que en ningun caso puede cobrarse más flete por conducir mercancías de ó á España que por conducirlas de ó al extranjero?

Tambien, Sres. Diputados, tenemos la desgracia de que aquí sea mirado con indiferencia por los que impugnan el dictámen, lo que los franceses aplauden y solicitan; porque habeis de saberlo: en la impugnacion del contrato de las Mensagerías francesas, donde se dan 12 millones de pesetas de subvencion á una Compañía que verdaderamente es poderosa; que tiene reservas que no tiene quizás ninguna otra en el mundo; que ha recibido empréstitos graciosos del Estado; que ha recibido indemnizaciones cuantiosas por llevar sus barcos á la Indo-China; que recibió redoblados beneficios; en esa impugnacion, lo único que se ha objetado es que á aquel contrato le faltaba la estipulacion que contiene el art. 7.° del dictámen y la relativa á las tarifas.

¡De cuán distinta manera se tratan y se respetan los hombres políticos de otros países de como nos tratamos y nos respetamos nosotros! ¡Ah! Pero es que nosotros hemos cometido el enorme delito de otorgar subvencion á una línea como la del centro de América á las Antillas, que estaba planteada sin subvencion. Enorme delito, Sres. Diputados, que, sin embargo, reputaron obra patriótica los legisladores italianos en el año 1880, cuando viendo que la Compañía Rubatino-Fiori sucumbia ante la lucha entablada con la Trasatlántica francesa en la navegacion de la costa africana, se apresuraron, por medio de un proyecto de ley, á constituir un crédito extraordinario para que en ningun caso le faltara á esa Compañía el concurso del Estado en aquella lucha de bandera á bandera y de influencia á influencia en el continente africano. Enorme delito que cometieron tambien los republicanos franceses en 1875, apresurándose á subvencionar una segunda línea al Brasil que tenía sin subvencion la Compañía de Mensagerías marítimas, porque la creyeron necesaria para rivalizar en la concurrencia de los alemanes é ingleses. No parece, Sres. Diputados, sino que no hay más mundo que éste, que no ha pasado nada en ninguna parte, cuando se formulan cargos de esta clase, y se habla de negligencia, y se habla del Código penal y de otras cosas que podrán estar dentro de las conveniencias parlamentarias, pero que me parece que suenan mal en lábios de personas que, porque se estiman, desean que se las estime. (*Muy bien.*)

Y tambien, Sres. Diputados, hemos cometido otro enorme delito; hemos otorgado subvencion á la prolongacion mejicana, cuando la Compañía la tenía asegurada por la República de Méjico; hemos otorgado una subvencion superior en un 50 por 100; estamos confundidos; ¡qué diria Birmarck, pensando que se le acusaria de dilapidador de los intereses públicos, porque mientras Bélgica subvenciona con 80.000 pesetas los servicios de Australia y de la India él da 5.500.000 francos! ¡Qué delito tan enorme para que no sucumbiese el Canciller aleman bajo la acusacion de nuestros adversarios! Y todo, ¿por qué? Porque en el contrato de Méjico hay una ventaja para la bandera, ventaja que el Gobierno recoge en favor de la mercancía española.

Concedido á la Compañía Trasatlántica un beneficio de un 2 por 100 sobre los derechos de aduana, el Gobierno recoge esos beneficios para las mercancías españolas que se trasportan á nuestras antiguas colonias.

Ahora bien; juzgar nuestro dictámen con el criterio con que se ha juzgado, cuando tantos ejemplos hay donde inspirarse, cuando sin inmodestia puedo decir que los que aquí se sientan á nadie han dado motivo para que se permita hablar con ligereza de su conducta y de sus intenciones, eso podrá ser todo lo elevado, todo lo severo que se quiera, pero parecerá á las gentes más obra de la pasion que de la justicia.

Y voy á concluir diciéndoos, Sres. Diputados, que los dignos compañeros que conmigo han formado parte de esta Comision y se han consagrado al estudio asíduo y concienzudo del contrato, al emitir su dictámen ante la Cámara, han procedido con completa conciencia y rendido tributo á su conviccion; están completamente tranquilos en cuanto á aquel caso de responsabilidad de que se habló aquí en los principios, ignorando tal vez que ese caso de responsabilidad sería de lo más peregrino y extraordinario, cuando se fundaba en haber traido á la discusion, á la modificacion de las Cámaras una obra elaborada con patriotismo, ya que no con acierto, que de éste no pueden responder los hombres; como si el hablar de casos de responsabilidad, de artículos del Código penal, sin haberlos leido quizá con bastante atencion, diera más fuerza á los argumentos que fluyen de inteligencias tan claras como las que aquí se han ejercitado en este debate.

Nosotros hemos cumplido con nuestro deber; á

vosotros os toca decidir lo que ha de ser de este proyecto. Un solo ruego, no en nombre de nadie, sino en el mio, dirijo á los Sres. Diputados: el de que solo voten por convencimiento. Si hay álguien que no ha estudiado, ó no tiene noticia exacta del asunto, en nombre de la Comision, creo que puedo ya decirlo, nosotros estamos prontos á dar todas las explicaciones que se nos pidan; lo que deseamos es que cuanto se diga contra el proyecto lo sepa el país, y lo sepa solemne y oficialmente, para que juzgue á los que voten en pró y á los que voten en contra. Yo, por mi parte, espero tranquilo su fallo. He dicho. (*Muy bien.*)

El Sr. **LAVIÑA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Fernandez Villaverde tiene la palabra para alusiones personales.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Dispensad Sres. Diputados, si despues del elocuente discurso del Sr. Gamazo me veo en la necesidad de solicitar vuestra atencion: dispensadlo y tomádmelo en cuenta.

Cuando en sesiones anteriores usé con alguna extension de la palabra para defender este dictámen, y para rechazar, entiendo que victoriosamente, los cargos dirigidos contra él por sus impugnadores, me oísteis atentos y benévolos. Yo espero de vosotros igual merced hoy que he de dirigiros la palabra para recoger y contestar las alusiones dirigidas á mi partido y á la minoría liberal conservadora de que tengo el honor de formar parte.

Se compendian esas alusiones en una interpelacion, en una pregunta que se nos ha dirigido con insistencia y en diversas formas acerca de la conducta que hemos de seguir, acerca del voto que hemos de dar, acerca del juicio que la minoría liberal conservadora tiene formado sobre la grave cuestion que se discute.

Pues bien, Sres. Diputados, como esa interpelacion, esa pregunta se puede dirigir en rigor, y aun se ha dirigido de hecho á todos los grupos de la Cámara, yo voy á plantearla para hacer su exámen más lealmente y más á fondo con esta generalidad. ¿Qué funciones está llamado á ejercer en este asunto el Parlamento? ¿Qué deberes tienen con relacion á este contrato, todos los grupos de la Cámara? ¿Sobre qué se delibera? ¿Qué se va á votar? ¿No os ha llamado, señores Diputados, la atencion el disentimiento completo, la contradiccion palmaria en que se encuentran sobre aspecto tan interesante de la cuestion los impugnadores del proyecto? ¿No recordais que el señor Celleruelo ha sostenido en su primer discurso, y sostuvo de nuevo en su rectificacion de ayer, que este contrato no tenía para qué venir á la Cámara; que este contrato era del resorte y de la responsabilidad del Gobierno de S. M., y que el Gabinete no tenía necesidad ninguna de someterlo al voto del Parlamento; que no ha debido traerlo aquí, y que solo ha podido traerlo para buscar no sé qué extraño amparo en no sé qué responsabilidad parlamentaria? ¿Y no habeis oido sostener al Sr. Azcárate todo lo contrario? ¿No le habeis oido decir que este contrato debia votarse íntegramente por las Córtes, que es de la competencia del Parlamento porque toca á la vida económica del Estado?

Pues yo entiendo, Sres. Diputados, y entienden mis amigos, que esas dos afirmaciones contradictorias son dos afirmaciones erróneas, por lo que tienen de absolutas. Hay en una y en otra algo de cierto, pero la verdad completa no está en ninguna de las dos, está entre ellas; la verdad es lo que tuve el honor de sostener, me parece que con el asentimiento de la mayoría y con el asentimiento que conozco y declaro de mis compañeros de la Comision, en mi primer discurso.

Toca, en efecto, este contrato á la vida económica del Estado, pero no en todo su desarrollo, en todas sus cláusulas, en todos sus detalles, sino en cuanto encierra un gasto público, una obligacion del Estado, y meramente en esa parte es materia legislativa, y puede ser objeto de la votacion del Parlamento, siendo esta la razon de la forma del dictámen, de la redaccion del proyecto de ley, tal como os está sometido en este momento. Pero por lo demás, el contrato en sí ¿quién duda que es exclusivamente de la competencia y de la responsabilidad del Gobierno? ¿Quién duda que este contrato, como todo acto análogo que obedezca al ejercicio de funciones de la Administracion, es de la responsabilidad del Gobierno? Y ¿cabe, acaso, que, como pretende con extraña insistencia el Sr. Celleruelo, busque el Gobierno no sé qué escudo de su propia responsabilidad en la responsabilidad parlamentaria? Pues qué las responsabilidades que la vida pública y el servicio del Estado imponen, ¿pueden distribuirse en esta forma, y se toman y se dejan, se arrostran ó se declinan de este modo? En el órden civil, en el órden del derecho comun y todavia dentro de él, en el círculo restringido de los derechos sobre las cosas, en la contratacion privada, cada uno tiene las obligaciones que acepta, pero en el órden político, en la vida pública, cada uno no puede prescindir de aceptar las responsabilidades que tiene.

Determinadas aceptaciones ó demandas de responsabilidades son muy dignas, pueden responder á una necesidad del debate, pueden tener un valor moral que es muy de estimar, pero valor legal, valor constitucional en la esfera de accion de los Poderes públicos no tienen ninguno. El Sr. Presidente del Consejo de Ministros en su elocuente discurso de ayer se vió en el caso de satisfacer noblemente esa necesidad, rechazando no sé qué peregrino indulto que, con intencion bien conocida, puesto que se buscaba vuestro voto, afectaban concederle los impugnadores del proyecto. Realizó este fin, satisfizo esta necesidad con elocuencia; pero ¿quién duda que las declaraciones que en ese sentido hizo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros no pueden tener otro sentido y valor que el valor y el sentido retórico con que fueron expuestas? Decia el Sr. Presidente del Consejo de Ministros en su elocuente discurso de ayer: yo no puedo dejar de unir mi responsabilidad á la responsabilidad del Consejo de Estado, á la responsabilidad de la Comision, á la responsabilidad de las minorías que aceptan este proyecto de ley, á la responsabilidad de la mayoría.

Y acaso el Sr. Presidente del Consejo de Ministros al hacer noblemente esta declaracion por las necesidades del debate ¿podia desconocer, podia olvidar que el Consejo de Estado, Cuerpo consultivo de la Administracion, que da dictámenes que el Gobierno puede aceptar ó rechazar, no tiene responsabilidad, y que la responsabilidad es de la Administracion activa, que resuelve libremente conformándose ó no con los dictámenes del Consejo? ¿Podia poner en duda el Sr. Presidente del de Ministros al expresarse con el noble propósito de que he hablado, que la responsabilidad de este contrato, que la necesidad de responder á los

cargos contra él dirigidos, en una ó en otra forma, con una ó con otra intencion, en este ó en el otro sentido, era en primer lugar, era principalmente, era casi exclusivamente, puedo decir, del Gabinete y en primer término de su Presidente, puesto que se trata de resoluciones acordadas tras madura deliberacion en Consejo de Ministros, de resoluciones, de la competencia exclusiva del Gobierno y de la Administracion?

El Gobierno, por tanto, ha resuelto esta cuestion del contrato de los servicios marítimos con la Compañía Trasatlántica como resuelve todas las cuestiones administrativas, bajo su responsabilidad. ¿Y cómo encontró esta cuestion el Gabinete actual, ó para hablar con completa propiedad, el Gabinete que le precedió bajo la misma Presidencia del Sr. Sagasta? Pues la encontró íntegra, perfectamente íntegra; porque como dije al exponer el contenido del expediente con los detalles que recordará el Congreso, cuando el Gobierno presidido por el Sr. Sagasta se encargó en Noviembre de 1885 de los negocios públicos, este expediente, formado á la sazon con los informes de la Administracion acerca de dos instancias de la Compañía Trasatlántica, la primera de 9 de Marzo de 1885 sobre prórroga de los servicios y su ampliacion, y la segunda de 7 de Setiembre del mismo año sobre la ampliacion del servicio para fines militares y garantía de interés, estaba sin decision ninguna de la Administracion que no fuese de mero trámite, para mayor ilustracion del asunto sometido al Consejo de Estado.

Dije tambien, y mi digno amigo particular el señor presidente de la Comision lo ratificó ayer, que el Consejo de Estado, formado á la sazon, en gran parte, por dignísimas personas que habian presentado sus dimisiones, dilató el dictámen, que al fin se dió á los cuatro meses de haber entrado á regir los negocios públicos aquel Gobierno, en Marzo de 1886, y se dió sobre aquellos antecedentes, sobre aquellas instancias, sobre la garantía de interés, sobre las proposiciones de la Compañía Trasatlántica. El actual contrato, que obedece á un estudio meditado, detenido, profundo, cuyos elementos y cuyos trámites tambien expuse, se formuló despues. Por consiguiente, el Gobierno encontró íntegra esta cuestion, que, como he dicho, ha resuelto bajo su responsabilidad. ¿Qué intervencion corresponde en ella al Parlamento? ¿Qué intervencion corresponde á la Comision que lo representa, á la mayoría, á las minorías que lo constituyen? La que antes tuve la honra de exponer.

Esa intervencion tiene dos fases, tiene dos aspectos, de gran importancia ambos, pero esencialmente distintos. El Parlamento ha de deliberar y ha de votar acerca de la obligacion del Estado que este contrato le impone, acerca del gasto público que representa; y aun en lo demás el Parlamento tiene intervencion indudable, como dije en mi primer discurso, no en su funcion legislativa, sino en su funcion parlamentaria; es decir, en la funcion de intervencion, de exámen, de censura. De suerte que el contrato se discute y se examina en todas sus partes; pero se discute sin que por ello contraiga el Parlamento responsabilidad ninguna ni aun del órden de la que contrae con su voto en el ejercicio de la funcion legislativa; en lo demás, no tiene otra intervencion que la de juzgar la conducta del Gobierno en estas dos formas; la confianza ó la censura.

Ahora bien, Sres. Diputados; esa confianza, tratándose de un asunto de esta naturaleza, despues como antes de las declaraciones del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, ¿ha de ser por necesidad para todas las fracciones una confianza política? Pues qué, en un asunto meramente administrativo de esta magnitud, que se ha estudiado, como la Comision ha tenido ocasion de demostrar, por el Gobierno de S. M.; en un asunto cuya solucion ha venido tan detenidamente preparada por todos los centros de la Administracion pública, y que despues ha sido objeto del trabajo personal de cuatro Ministros de la Corona que redactaron el pliego de condiciones, ¿cabe que nadie que niegue al Gobierno de S. M. su confianza pueda sériamente llamarse su amigo? Yo creo mucho más, yo creo que, no sus verdaderos amigos políticos, pero ni aun sus adversarios leales, desapasionados y justos, pueden dejar de otorgar en tal asunto la confianza pedida por el Gobierno de S. M., no ciertamente por nuestra parte confianza política, pero sí la administrativa, confianza en la rectitud de su juicio, en la integridad de su conducta, confianza en la profundidad de la preparacion de sus resoluciones. Lo mismo á este que á otro Gobierno de la Reina, mis amigos y yo, adversarios sí, pero adversarios en las condiciones que antes expuse, no podíamos negarle esa confianza, siempre que el asunto se resolviera en iguales términos y con tan meditada y profunda preparacion.

Con estos antecedentes me será fácil explicar nuestra actitud. Ni la cuestion de Gabinete, ni el giro dado á sus cargos en este ó en el otro sentido, por los impugnadores del proyecto, son motivo para cambiar la actitud y la opinion que la minoría liberal-conservadora tiene adoptados despues del estudio hecho de este interesante asunto. Con la misma independencia de juicio con que aquí puede exponerse cualquier otro parecer, seguramente con mayor independencia de juicio que la de que han dado muestras los impugnadores del proyecto, completamente ofuscados por la pasion, la minoría liberal-conservadora ha formado opinion acerca de este asunto despues de haberlo estudiado detenidamente, y puede resumirla, entendiendo que la solucion dada por el Gobierno al expediente de que se trata, está, como repetidamente he dicho, preparada con todas las garantías apetecibles de estudio y de acierto; es una solucion patriótica; es, en cuanto cabe decirlo, en materia tan árdua y compleja, la solucion más acertada dentro de las exigencias de la realidad, dentro de las condiciones prácticas y de los medios, circunstancias y recursos de la Nacion española.

Los fundamentos de esta opinion quedaron extensamente expuestos en mi discurso, que puede muy bien servir de exposicion de motivos de esta declaracion.

Quiero ante todo recordar á la Cámara el empeño que puse en separar mi juicio acerca de la cuestion propuesta de todo otro motivo, de toda otra razon que no fuera el interés de los servicios mismos, y cómo no enlacé para nada, por lo ménos en esta relacion de efecto á causa, la solucion recaida en el asunto ni con los merecimientos, ni con los servicios, ni con los quebrantos de la Compañía Trasatlántica. Yo entiendo que lo mismo los servicios que las reclamaciones de la Compañía Trasatlántica son sin duda un antecedente; pero no pueden ser un motivo de las resoluciones que han producido este contrato. Son un

antecedente que al examinar la cuestion no puede ménos de tomarse en cuenta; pero no han sido un motivo de la resolucion adoptada por el Gobierno ni deben ser un elemento del juicio que sobre ella formemos al analizarla. Es claro que los servicios de la Compañía son dignos de tomarse en cuenta, porque sin ellos no habria la seguridad y la garantía necesarias para contratar su continuacion; es claro que los quebrantos y perjuicios experimentados por la Compañía Trasatlántica en sus relaciones con el Estado han debido ser para el Gobierno un antecedente, porque esos quebrantos y esos perjuicios, no hay que olvidarlo, habian traido los contratos actuales á un estado crítico, á un estado de denuncia y de rescision; pero por lo demás, motivos de la resolucion del Gobierno ni motivos de vuestro juicio no pueden serlo de ninguna manera, porque si es verdad que la Compañía Trasatlántica ha prestado servicios, como siempre sucede en el órden económico, del cual sin error no puede sacarse esta cuestion, han sido recíprocos; y si es verdad que la Compañía ha experimentado quebrantos, no lo es ménos que esos quebrantos y perjuicios podrian tener un resarcimiento propio y adecuado, independientemente de esta solucion ó de otra semejante.

Yo motivé mi juicio é hice mi estudio lo mismo que mis amigos, atendiendo á la entidad, á la importancia, á la trascendencia de los fines á que el contrato responde, al servicio que presta á las fuerzas vivas de la Nacion, á las necesidades del Estado que viene á satisfacer. En este sentido, se ha demostrado cumplidamente, yo me ocupé de ello; pero hoy, con su convincente elocuencia, ha demostrado el señor presidente de la Comision que hay grandes fines, de un altísimo interés para la Patria, realizados por este contrato con una amplitud con que hasta ahora no se habian llenado en España y con que debian llenarse sin más demora. Esos fines pueden perfectamente resumirse en puntos que yo desenvolví oportunamente. Es el primero de todos la necesidad de mantener relaciones constantes y estrechas con nuestras provincias de América y con nuestras posesiones de Asia y Oceanía; es el segundo de esos fines el servicio postal, que si para la correspondencia privada podria aún entregarse, como aquí se ha sostenido, á la bandera extranjera, para la correspondencia oficial y pública, y en prevision de las eventualidades que deben estar presentes en el ánimo de todo hombre de Estado, no puede abandonarse de igual modo, sino que es preciso conservarlo, asegurarlo como otros servicios que ahora indicaré, á la bandera nacional. Los trasportes militares, el auxilio eventual á la marina de guerra, y por último, esos mismos fines mercantiles que con este contrato se satisfacen, acudiéndose á la necesidad de abrir nuevas corrientes á nuestro comercio, nuevos mercados á nuestra exportacion, todo eso no puede ménos de entregarse exclusivamente á la bandera española, y no parece posible realizarlo prácticamente, bien estudiados todos los datos y antecedentes, de otro modo y con mayor fortuna que como en este contrato se realiza.

Tal es la cuestion; ¿cuáles son sus términos? Sencillamente estos: esos fines, cuya trascendencia no cabe desconocer, ¿podrian realizarse mejor que se realizan por este contrato? ¿Existe alguna Compañía naviera española, alguna Compañía de cuya condicion de española no quepa dudar, como no se puede dudar respecto de la Compañía Trasatlántica, que tiene escrita, como el otro dia recordé, en sus estatutos la condicion de que sus acciones no podrán trasmitirse á extranjeros? ¿Existe, pregunto, alguna otra Compañía con elementos, con medios positivos, ciertos y suficientes para desempeñar tales servicios? Pues si existe, si hay una Compañía española en esas condiciones, que se nos demuestre, y cederemos á la razon; pero si despues de las demostraciones hechas en el debate, si despues de lo dicho por el Sr. Nicolau, resulta que esa Compañía no existe y que no hay otro medio que el que se propone, ¿quién duda de que la opinion imparcial tiene que pronunciarse en favor del proyecto del Gobierno y del dictámen de la Comision?

Tal es la actitud de mis amigos; responde á ese exámen, á ese estudio de la cuestion; no ciertamente á aquel principio extraño expuesto por el Sr. Azcárate, segun el cual, el partido conservador se preocupa demasiado de la necesidad de atender, de halagar, no sé en qué forma, á los grandes intereses materiales y á sus representaciones en la vida social, principio que en forma ménos feliz y notoriamente excesiva expuso el Sr. Celleruelo, diciendo que habia una nota característica que diferenciaba á los partidos conservadores de los liberales, á saber: el propósito de anteponer á todas las consideraciones sociales y políticas el apoyo á los intereses creados, sean justos ó injustos, honrados ó ilegítimos.

Esa supuesta nota del partido conservador no la encontrará S. S. seguramente en ningun tratadista digno de ser leido, ni la habrá oido exponer á ningun orador digno de ser escuchado. Solo el Sr. Celleruelo, ofuscado por la pasion, ha podido en tales términos formularla á despecho de la habitual claridad de su juicio, solo preocupado ó distraido, ha podido presentarla con apariencia de seriedad; pero yo con seriedad no puedo discutirla ni tomarla en consideracion.

Tendria que hacer algunas rectificaciones dirigidas en particular al Sr. Azcárate sobre los tres puntos comprendidos en la que S. S. pronunció en la tarde de ayer. En rigor, las manifestaciones hechas por el señor presidente de la Comision y sus demostraciones clarísimas con relacion á esos mismos puntos, me dispensan de ello. Por otra parte, me habia ya adelantado á esas objeciones; habia presentado con completa claridad los hechos y los datos que trató de controvertir el Sr. Azcárate.

Respecto á la escuadra de cruceros de reserva habia dicho cuanto con relacion á velocidad y subvencion debe decirse.

Yo habia reconocido las excelencias de aquella escuadra mercante de reserva, de toda aquella marina postal; habia medido la diferencia entre ella y la nuestra, no tan grande como la que hay entre la armada inglesa y nuestra armada, entre el poderío comercial y marítimo de la Gran Bretaña y nuestro comercio y nuestra navegacion; pero para que juzgueis hasta qué punto el Sr. Azcárate, que despues de todo declaró no haber leido los contratos extranjeros, ha exagerado sus argumentos sorprendiendo vuestra atencion, me bastará deciros que el 1.250.000 pesetas que debió obtener liquidando la subvencion de 15 ó 20 chelines por tonelada abonados por el Gobierno inglés á la Compañía Cunard por los barcos adscritos á la escuadra de reserva, no representa nada comparable á la subvencion aquí estipulada con la Compañía Trasatlántica, á causa de que esta subvencion es el

precio de todos los servicios que la Trasatlántica presta, mientras aquella cantidad no es en rigor pago de ningun servicio positivo y de presente, sino una subvencion entregada á la Compañía propietaria de esos barcos, sin más obligacion que la de tenerlos dispuestos para que el Estado los utilice el dia en que llegue la eventualidad de necesitar su auxilio, continuando entre tanto empleados en su tráfico ordinario y exclusivamente productivo para sus dueños.

Las cantidades que Inglaterra está dispuesta á gastar para procurarse los auxilios de su marina mercante, para formar la escuadra de cruceros de reserva, son cantidades crecidísimas que S. S. se guardó muy bien de citar. ¿Por qué no dijo el Sr. Azcárate que el precio de todos esos barcos abonable el dia en que el Almirantazgo inglés los necesite está pactado en cantidades como las que voy á leer? Por el *Etruria* se ha comprometido á pagar el dia en que necesite comprarlo 310.000 libras, es decir, próximamente 31 millones de reales; por el *Umbria* 301.000 libras esterlinas, y por el *Aurania* 240.000. ¡Pero que más, Sres. Diputados, si Inglaterra en el año de 1885, ante la mera amenaza de las contingencias de una guerra con Rusia, invirtió en este género de auxilios, para apropiar á los servicios de guerra determinados barcos de gran marcha de su marina mercante, 600.000 libras esterlinas, es decir, 15 millones de pesetas! dato que por cierto consta tal como lo repito, en ese informe ó *memorandum* parlamentario de que S. S. daba ayer una lectura parcial é incompleta. Inglaterra tambien en 1885 invirtió en un barco de la Compañía Guion Line, en el *América*, las siguientes cantidades, no más que para prepararlo á un servicio que no prestó.

Por flete	26.000 libras.
Por habilitaciones	3.000
Por reponerle á su estado anterior	6.000
Por varios gastos	2.000
En suma	37.000

Tres millones setecientos mil reales, y despues de invertidas estas cantidades en el *América*, el Gobierno italiano compró el barco, perdiendo Inglaterra el resultado de sus sacrificios.

¿Qué comparacion hay entre tales gastos y la cantidad pactada con la Compañía Trasatlántica, como remuneracion de servicios efectivos inmediatos, cuando la que S. S. tomaba como término de comparacion, no es, segun he dicho, sino una subvencion anticipada, una compensacion que el Estado adelanta por servicios eventuales que puedan prestarse, cuando el Estado utilice para fines militares los barcos que las Compañías siguen usando libremente para su tráfico, ó para el servicio postal, remunerado independientemente?

Otro punto que en la forma que recordareis fué objeto de una rectificacion viva y ardiente del señor Azcárate, es el que se refiere á la prolongacion de las líneas de las Antillas. Llamaba mucho la atencion de S. S. que no habiendo en esas prolongaciones ni trasportes militares que hacer, ni exigiéndose tampoco la misma marcha que en las líneas principales, se estipulase sin embargo la misma subvencion; y al razonamiento, á mi juicio clarísimo, con que yo habia ya refutado el argumento, contestaba diciendo que todo lo dicho por mí podria admitirse si no hubiera más que un tipo de subvencion; pero como hay tres, respectivamente, para la línea de las Antillas, para la de Filipinas y para las de Buenos Aires, Marruecos y Golfo de Guinea, podia muy bien haberse admitido un cuarto tipo; pero el Sr. Azcárate, que nos confesó que no habia leido los contratos extranjeros, no ha podido ver que en ellos hay, y es lo natural, un tipo de subvencion para cada línea completa, es decir un término medio para toda la extension de la línea; y no se ha fijado en que S. S. discute una mera cuestion de forma, porque, si se hubiera establecido una diferencia entre la subvencion á las Antillas y la subvencion á las prolongaciones, la primera hubiera sido mayor, mientras aquí se ha pactado un término medio ventajoso para el Estado, que puede suprimir mañana las prolongaciones, ó alguna de ellas, dejando la línea principal con una subvencion menor que la que le corresponderia de admitirse el sistema que proponia el Sr. Azcárate.

Y no quiero fatigar con nuevas rectificaciones á la Cámara, porque entiendo que cuanto se ha dicho por nuestros adversarios en sus discursos y en sus rectificaciones, está victoriosamente contestado por la Comision. Voy á concluir, rechazando una distincion hecha aquí ayer, semejante á aquella que se hizo y juzgué en dias pasados entre el órden ético y el órden político. Semejante contraposicion del órden ético y del órden político, no solo, como os dije, no puedo concebir que se admita, sino que no me parece posible admitir que se conciba.

No tengo por más lícita la distincion entre el honor y la honra; no la comprendo ni comprendí las definiciones en que se fundaba. Es verdad que no parecia al Sr. Azcárate referirlas sino á las murmuraciones del salon de conferencias y de los pasillos, aserto ante el cual necesito decir de nuevo que esas murmuraciones se han oido tambien contra los impugnadores del contrato. Lo que hay es que nosotros hemos oido tales juicios con desden como SS. SS. debieran oirlos siempre, y por eso no copiaré sus distinciones, ni diré que padezca la honra ó el crédito de S. S.; pero lo que á mi juicio padece con la actitud que S. S. ha tomado y con la oposicion que ha hecho, es su autoridad; porque esa oposicion y esa actitud solo á expensas de la propia autoridad pueden sostenerse.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Señores Diputados, entre los grandes sacrificios y los altísimos deberes que en diferentes circunstancias me ha impuesto mi vida pública, ninguno para mí más doloroso que tener que levantarme desde este sitio y no desde el banco rojo del Diputado. Y es que yo sé lo que exige este banco, y las reservas á que obliga á los que se sientan en él, para contestar al discurso pronunciado ayer tarde por el Sr. Azcárate, con gran asombro de mi parte, y debiera haber sido tambien con gran asombro de la suya. Cuando á la modestia se contesta con la soberbia, y á la buena fe con el sofisma, y á la sinceridad con el ataque violento y apasionado; cuando, en fin, al silencio respetuoso que yo procuraba guardar y que he guardado desde este banco, porque deseaba que antes que yo dijera algo se hiciera la opinion en este asunto y pudieran contestar todos aquellos Sres. Diputados que tenian pedida la palabra y que estaban impacientes por di-

rigir cargos al Gobierno; cuando á este silencio, digo, se contesta con la pasion y violencia del Sr. Azcárate, yo no sé, Sres. Diputados, cómo es posible ni el debate. ¡Ah! No, no es la cortesía parlamentaria, no; no es la cortesía parlamentaria la que puede alejarse de aquí si continuamos por los caminos en que tan tristemente ha entrado el Sr. Azcárate. Si continuamos por ese camino, no es solo la cortesía parlamentaria la que se va de aquí; con ella se irán la justicia y la razon.

Procuraré, Sres. Diputados, para contestar á esas palabras durísimas y á esas acusaciones injustificadas del Sr. Azcárate, procuraré tener toda la serenidad de ánimo y de espíritu que pido y que deseo. Trataré de seguir aquel ejemplo antiguo de los caballeros castellanos, que creian que el que se vence á sí mismo, vence. He de intentar demostrar, y demostrar de la manera que pueda, porque ya que no posea la elocuencia, tengo la razon; procuraré demostrar del modo que pueda, repito, cómo se han tergiversado aquí los argumentos, cómo se ha acudido á sofismas, cómo se han repetido los mismos argumentos y las mismas frases, sin tener en cuenta que estos argumentos habian sido ya contestados, y que estas frases habian sido ya rechazadas.

Solo existen dos argumentos del Sr. Azcárate en contestacion á mi discurso, aparte de que S. S. desde lo alto de su soberbia no quiso descender á fijarse en mi discurso, sino que le trató con tanto desden que dijo que solamente á dos puntos de él tenía que contestar. Los dos únicos argumentos del Sr. Azcárate repetidos tres ó cuatro veces han sido: que este proyecto era una puñalada á la marina mercante y que á esto no se habia contestado; y luego, que los discursos pronunciados por los impugnadores de este proyecto de contrato eran incontestables y habian quedado incontestados. En esto estriba toda la argumentacion del Sr. Azcárate.

¡Que este proyecto es una puñalada, como ha repetido varias veces el Sr. Azcárate, á la marina mercante! Ya lo habeis oido, Sres. Diputados, de labios del Sr. Nicolau hablando en nombre de la marina mercante. Digna contestacion dió el Sr. Nicolau, de quien se puede decir que en esta Cámara asume la representacion, ó por lo ménos, es el más legítimo representante de la marina mercante española. Dijo, ya lo habeis oido, Sres. Diputados, que este proyecto, que este contrato si se realizaba, lejos de ser una puñalada á la marina mercante, era un gran beneficio, un gran bien para esta marina. Y esto lo dijo el señor Nicolau apoyándose en datos, en argumentos y en números que en efecto eran incontestables, y han quedado incontestados.

¿Qué he de decir respecto á que los indivíduos de la Comision y el Ministro de Ultramar no han contestado á todos, uno á uno, á todos en general y á cada uno en particular, de los argumentos que aquí se han dirigido contra el proyecto de contrato? ¿Qué he de contestar, cuando todavía vibran en los ecos de este salon las últimas palabras de mis distinguidos amigos los Sres. Gamazo y Fernandez Villaverde, que con su elocuencia, en mi opinion al ménos, y creo que ha de ser la vuestra en su gran mayoría, han desmenuzado por completo los argumentos que habian podido lanzar contra este proyecto sus impugnadores? El señor Marqués de Teverga y el general Pando primeramente, con gran copia de datos, contestaron debidamente á las impugnaciones que se habian hecho; y á estos discursos, que en el *Diario de las Sesiones* están con todos sus datos y con toda la elocuencia con que se han pronunciado, solo se contesta que los discursos de los impugnadores del proyecto son incontestables, y han quedado incontestados.

Decia el Sr. Azcárate explicando el argumento que usó de *cui prodest* dirigido al Ministro de Ultramar, que este argumento ó este apóstrofe no habia sido dirigido al Ministro sino á la Compañía Trasatlántica.

Y hablaba de las prisas y de las urgencias que podia haber en la realizacion del contrato. Comprendí perfectamente que el argumento de S. S. no iba dirigido al Ministro de Ultramar, porque S. S., y en esto le hago completa justicia, no lo hubiera aducido si así hubiese sido; pero el Sr. Azcárate no se podia explicar cómo el Ministro de Ultramar y el Gobierno tenían prisa en que este contrato pudiera realizarse. La prisa era natural, puesto que, segun opinion mia, cuanto más se tarde en realizar este contrato, más tardará el país en adquirir los beneficios y en conseguir las utilidades que este contrato ha de reportar. Aquí se ha examinado solo muy de pasada la trascendencia que puede tener este contrato en la cuestion de los fletes, á la cual se ha referido con gran elocuencia el Sr. Gamazo, y en esto precisamente estaban la prisa y la urgencia que por parte del Gobierno y por parte mia pudiera haber en que se realizara pronto este contrato. Así se explica, y esta es otra cosa de las que no se explicaba el Sr. Azcárate, así se explica cómo cuando yo presenté el proyecto á la Cámara en el mes de Noviembre del año pasado, pedia un crédito que sublevaba al Sr. Azcárate, no comprendiendo cómo podia pedirse este crédito hoy. Hoy ya no es necesario, pero yo abrigué la ilusion, señores Diputados, de tal modo considero á este proyecto de contrato salvador para la marina mercante y salvador y beneficioso para los intereses de nuestra España, yo abrigué la ilusion de que podrian realizarse los servicios que el contrato impone á la Compañía en 1.° de Enero de este año; y al fin y al cabo, si esta era una ilusion, y en efecto, ha resultado serlo, el ejemplo de la vecina República, el de las Cámaras francesas, ha venido á convencernos de que hubiera podido ser una realidad. Pues bien, Sres. Diputados, en esto está precisamente, por parte del Ministro de Ultramar al ménos, y sépalo ya claramente el Sr. Azcárate puesto que no lo ha comprendido ó no ha querido comprenderlo; en esto está la causa de la prisa y de la urgencia, del deseo que el Gobierno tenía en que esto se realizara pronto, para que pronto tambien pudiera alcanzar el país los beneficios, que yo sincera y honradamente creo que ha de reportar.

Sobre todo habia para mí una circunstancia especialísima que he de decir con claridad y con sinceridad á la Cámara. Entre los artículos que comprende este contrato, hay uno que se refiere, no solo á exigir á la Compañía una rebaja de 10 por 100 en los fletes en todas las líneas de combinacion sobre los que resulten más beneficiosos en las líneas extranjeras, sino que hay tambien otra segunda condicion muy importante, cual es la de que con la rebaja del 50 por 100 puedan traerse á la Península ó puedan llevarse á otros puntos ciertos productos que nuestra industria debe extender, no solamente para darlos á conocer, sino para ver si con ellos se pueden abrir nuevos mercados á nuestra industria y á nuestro comercio.

Hay, por ejemplo, un artículo en nuestra industria, que es el algodon, que da grandes resultados, inmensísimos resultados á los Estados-Unidos, á consecuencia de las sumas cuantiosas que parten solo de una de nuestras provincias, de la provincia de Barcelona. Corre verdaderamente un rio de oro desde Barcelona á los Estados-Unidos para comprar el algodon y para abonar sus fletes. Pues hay que tener en cuenta, señores Diputados, que el algodon que se cultiva en Filipinas tiene las mismas condiciones que el de Charleston y Nueva-Orleans, y el dia que empiece á tener aplicacion este contrato pueden muy bien esas sumas que van á los Estados-Unidos ir directamente á Filipinas, resultando por consiguiente grandes beneficios en favor de nuestro país.

Esta es la razon principal, en medio de otras que omito, porque comprendo que la Cámara está ya fatigada, en que el Gobierno se apoyaba para considerar urgente la realizacion de este contrato, y por esta razon al argumento del *cui prodest* que el Sr. Azcárate me dirigia, contestaba yo tambien con otro *cui prodest* diciendo que el entorpecer este asunto podia convenir tambien á álguien, y claro es que en efecto podia convenir á los intereses extranjeros en menoscabo de los intereses españoles.

Respecto á lo del concurso, ha quedado ya bien aclarado con lo que han dicho todos los que han tomado parte en este debate sosteniendo el dictámen de la Comision; pero yo tengo que añadir, Sres. Diputados, una sola cosa á los argumentos que aquí se han hecho. Con el proyecto que el Gobierno presenta son 8 millones los que se dan de subvencion á la Empresa; con el proyecto que apoyan el Sr. Azcárate y los demás señores que han tomado parte en esta discusion impugnando el dictámen, serian 10 ó 12 ó 14 millones de pesetas los que importaria la subvencion á la Empresa que por concurso, ó por subasta, como esos señores quieren, obtendrian las líneas marítimas postales.

¿Os acordais, Sres. Diputados, de aquellos discursos del Sr. Celleruelo relativos á denuncias de determinados viajes en que se hablaba hasta de crímenes cometidos á bordo en los buques de la Compañía Trasatlántica? Ya recordareis que este era el argumento Aquíles que el Sr. Celleruelo dirigia al Gobierno por este contrato. Todo el fondo de aquellos discursos desaparece ante los telegramas que tendré ocasion de depositar en la mesa, como deposité hace pocos dias tambien todas las exposiciones de las Sociedades de Amigos del País, de las Cámaras de comercio, de los Ayuntamientos y Diputaciones que se habian dirigido al Gobierno felicitándole por este contrato. Pues de estos telegramas resulta que no ha pasado nada de lo que el Sr. Celleruelo decia. Ni los capitanes de los buques han visto nada, ni en los libros de á bordo consta cosa alguna, ni en las Comandancias de marina se sabe una palabra, ni los oficiales que iban mandando á los soldados saben nada tampoco, ni el gobernador de la isla de Cuba, ni el Ministro de Ultramar, ni el Sr. Ministro de la Guerra han recibido la menor protesta de los pasajeros de aquellos buques.

Todo esto no ha existido más que en las columnas de un periódico que leyó el Sr. Celleruelo, y cuyo director ya sabeis que ha sido llevado á los tribunales por la Compañía Trasatlántica, habiendo contestado que el artículo era obra de un dependiente suyo.

Y por esto, Sres. Diputados, por el artículo de un periódico que ha sido denunciado, y cuyo director no acepta la responsabilidad ni la paternidad del artículo, por esto se han lanzado y se han fulminado esos cargos tan graves y tan severos contra el Gobierno.

Y no quiero molestaros más: voy á concluir dirigiendo algunas palabras al Sr. Azcárate.

El Sr. Azcárate, resueltamente, levantando y esforzando la voz, y como argumento supremo, todos lo recordareis, se dirigió ayer al Ministro de Ultramar para exigirle la responsabilidad del contrato, hablándonos del Código penal, y diciendo que, por lo ménos, un artículo del Código, en su segunda parte, que era en la que se refiere á la negligencia y á la ignorancia, es aplicable al Ministro. No quiero deciros, Sres. Diputados, nada respecto á este punto que pueda mortificar en lo más mínimo al Sr. Azcárate, ni respecto á su profesion de jurisconsulto, ni tampoco por lo tocante á su rectitud, de que tan celoso se muestra, puesto que estaba en duda de si, en las dos ó tres veces que yo me habia dirigido á S. S. hablando de su rectitud, estaba en duda de si yo habia podido sospechar de ella alguna vez.

No quiero decir nada que moleste al Sr. Azcárate, pero yo os pregunto, si no hay pasion realmente en el Sr. Azcárate, y una pasion que en este momento le ciega por completo, cuando pide la responsabilidád á un Ministro, que es quizá el único que ha venido, leal y honradamente á la Cámara á presentar un proyecto de contrato, y que antes de realizarlo lo presenta al país y lo presenta al Parlamento diciéndole: Si aceptais este contrato, yo lo llevaré á cabo; si no os parece bien, desechadlo. Es decir, que yo hubiera podido ir á un concurso, Sres. Diputados; hubiera tambien podido ir á una subasta y no hubiera habido ninguna responsabilidad para mí, aun adjudicando en el concurso los servicios al que se ofreciera á realizarlos de una manera más costosa para el Estado; y hoy, para el Sr. Azcárate la tengo, por haber presentado á la Cámara un proyecto de contrato y por haberle pedido su veredicto para llevarlo á cabo. ¡Ah, Sr. Azcárate! ¿qué diferencia hay entre la conducta de S. S. y la del Sr. Celleruelo que pide tambien esa responsabilidad; qué diferencia existe entre esa conducta y la que seguian los antiguos inquisidores españoles, que no esperaban á que se consumara y se realizara un acto, sino que condenaban á un ciudadano solo porque creian que tenia el propósito de consumar un acto? Si en estos tiempos hubiese hogueras, el Sr. Azcárate me habria condenado á la hoguera.

Tambien es muy de extrañar, y esto prueba que se ha querido dar al debate un carácter pursonal, que S. S. se haya dirigido al Ministro de Ultramar para pedirle la responsabilidad en un proyecto que es de cuatro Ministros, el de Marina, el de Hacienda, el de Gobernacion y el de Ultramar. Pero ahora recuerdo, y en esto ha hecho perfectamente bien el Sr. Azcárate; recuerdo que yo me levanté á asumir por completo la responsabilidad de este proyecto, y por tanto, el Sr. Azcárate ha hecho muy bien al concederme el honor de considerarme á mí solo responsable.

No tiene, pues, el Sr. Azcárate que exigirme esa responsabilidad. Yo la acepto, yo me adelanto á ella, como dije á S. S., con la frente muy alta y con la conciencia muy tranquila, creyendo, Sres. Diputados, y os lo digo con toda la sinceridad que hay en mí desde

la raíz de mi alma, creyendo que al poner mi firma en este proyecto de contrato, he prestado un servicio á mi país, que yo tengo como un título de gloria.

Respecto de esta responsabilidad que, repito, reclamo para mí solo, me parece que el Sr. Azcárate acaso se ha adelantado un poco á su misma rectitud, que yo reconozco, no esperando la terminacion de este debate para ver si podia llevar el convencimiento al ánimo de S. S., como yo espero que ha de suceder todavía.

Podrá, pues, exigirme esa responsabilidad que yo acepto; pero debo decirle al Sr. Azcárate, y con esto concluyo y me siento, debo decirle á S. S. que baje al fondo de su propia conciencia, que estudie este contrato con más detencion de la que creo que S. S. ha puesto hasta ahora en su estudio, y si su conciencia no le remuerde por las palabras que aquí ha pronunciado, yo no tengo nada que decir, pues será cosa de su conciencia; pero abrigo la conviccion de que se arrepentirá por sí mismo, sin necesidad de que nadie le obligue á ello, de las palabras pronunciadas ayer por S. S.

Y no tengo más que decir, Sres. Diputados, sino que acepto por completo y en absoluto la responsabilidad de este contrato, sin compartirla con nadie, y repitiendo que con ello creo haber prestado un gran servicio á mi país, y que considero como un título de gloria el haber puesto mi firma al pié de este contrato.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): El señor Laviña tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **LAVIÑA**: Creo que el Sr. Celleruelo desea usarla, y por mi parte no tengo inconveniente en que lo haga. Sin embargo, en esto y en todo, estoy á las órdenes del Sr. Presidente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La Mesa creia que S. S. habia pedido la palabra con anterioridad al Sr. Celleruelo. Sin embargo, si no quiere usarla en este momento...

El Sr. **LAVIÑA**: Si el Sr. Celleruelo no quiere usarla, lo haré yo, pues mi deseo no es otro que el de terminar pronto para molestar á la Cámara lo ménos que sea posible.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): Tiene V. S. la palabra.

El Sr. **LAVIÑA**: En ese caso usaré de la palabra y lo haré, Sres. Diputados, cumpliendo el que creo que es en este momento mi más terminante deber, el de hablar con una concision extrema; porque el debate ha alcanzado tal amplitud y se ha desarrollado sobre tan distintos puntos de vista, que en esa amplitud y en esa diversidad de aspectos creo se ofrece espacio bastante para que podais todos juzgar con entera independencia y conocimiento de causa; y al mismo tiempo creo que se ofrece justificado motivo, para que yo concrete mi empeño del momento á puntualizar algunos de mis argumentos, cuyo sentido, sin duda por mala expresion mia, no ha sido bien apreciado por los señores de la Comision.

Vine á esta discusion, Sres. Diputados (y me permitireis que para facilitar mi tarea concentre en dos ó tres puntos de vista principales cuanto tengo que decir), vine á esta discusion y combatí el dictámen de la Comision y el contrato pactado por el Gobierno de S. M. con la Compañía Trasatlántica, fundándome principalmente en tres razones. Primera, que en este contrato se concede, se aumenta y se acrece un privilegio que considero perjudicial á los intereses generales de la Nacion. Segunda, que las condiciones de este contrato no garantizan al Estado y á la Nacion ventajas equivalentes á las que aseguran al concesionario. Y tercera, que la forma en que se ha acudido á la contratacion, no equilibra esas ventajas á favor del Estado, ni disminuye los perjuicios que del privilegio se pueden derivar. Estos fueron mis tres puntos de vista; en ellos insisto, en ellos me mantengo, teniendo en mi conciencia firmemente asentado ese convencimiento aun despues de oir discursos tan notables como los pronunciados desde el banco de la Comision, y como los que hoy han pronunciado el Sr. Presidente de la misma y el Sr. Ministro de Ultramar.

No necesito ciertamente repetir que este contrato concede un privilegio, porque privilegios se conceden por el Estado desde el momento que se otorga una explotacion, bien sea á un indivíduo, bien á una colectividad. Privilegio implica, pues, este contrato; en eso estamos todos conformes. Yo combato aquí la magnitud del privilegio y su acrecentamiento, por creer que si bien todos los organismos privilegiados con concesiones análogas á la que motiva este debate, son en su principio factores de progreso; favorecen en su orígen el desarrollo de los intereses públicos, y abren paso á la expansion de las fuerzas económicas ó sociales cuando existen latentes y no manifiestas, necesitan para su desarrollo absorber muchas de esas fuerzas, y acaban por constituir un peligro que en el caso actual se patentiza más por tratarse de una sola concesion otorgada á una sola entidad.

Sintetizaba yo estas ideas en mi discurso, diciendo: el contratista de estos servicios llegará á ser, no por su deseo, no por espíritu de absorcion, si no más bien por la índole misma del servicio, señor de vidas y haciendas de gran número de españoles, y aun, en ocasiones, señor de los destinos de la Patria.

No encuentro yo razon entre tantas como al debate se han traido, que pruebe ó demuestre la urgencia ó la necesidad de la concesion de este privilegio. Este privilegio, Sres. Diputados, por la magnitud que hoy tiene, por los nuevos privilegios que con él se unen y concentran, y por abarcar todos los servicios marítimos, que por ahora y en muchos años puede á España importar que se establezcan; este privilegio, Sres. Diputados, se eleva en el contrato que venimos discutiendo, de privilegio á monopolio. Y al hablar de monopolio no pongo á esta palabra adjetivos ni calificaciones, á que no soy aficionado; con decir monopolio creo se dice bastante; su propio nombre le define y determina. Se trata, pues, de un monopolio que solo por necesidad imprescindible, ó por urgencia inexcusable, estaria justificado, y yo afirmo y sostengo que en ninguna de estas dos circunstancias nos encontramos; yo entiendo que se hubieran podido dividir todas las concesiones que forman el grupo de las otorgadas á la Compañía Trasatlántica en varias, y que al espirar los contratos vigentes, procedia mejorar los servicios de que actualmente es concesionaria.

Yo no veo, en modo alguno, la necesidad de proceder sin demora á renovar esos contratos, ó mejor dicho, de proceder á conceder á la Compañía Trasatlántica un contrato nuevo; no veo esa necesidad justificada, ni aun teniendo en cuenta las razones en que pudo fundarse la instancia de rescision presentada al

Ministerio de Ultramar en 25 de Julio del año próximo pasado; no veo la razon, y en ello insisto, porque, en mi humilde opinion, y aun creo que en el sentir de todos los que me escuchan está, lo procedente en este caso hubiera sido pagar á la Compañía Trasatlántica cuanto se le adeudase, otorgarle todas las compensaciones á que tuviera derecho; y una vez hecho así, satisfechas estas obligaciones y satisfechas tambien aquellas otras que el Sr. Gamazo (que entonces era Ministro de Ultramar), indicaba ayer debian tambien satisfacerse, ninguna dificultad esencial ni ningun apremio de urgencia hubiera estorbado la libre resolucion del Gobierno. Hecho de esta manera, no concibo yo que hubiera procedido otra cosa que, despues de pagar esas cantidades y otorgar esas compensaciones, dejar á la Compañía Trasatlántica, dentro del plazo de los contratos actuales, que hubiera hecho uso de sus derechos y hubiera desarrollado sus servicios por completo; y al terminar aquellos plazos se hubiera encontrado la Compañía con las deudas satisfechas, con sus obligaciones cumplidas, y el Gobierno con entera y absoluta libertad para adoptar una ú otra resolucion.

Esto hubiera podido ocurrir y ocurriria para los servicios de las Antillas en un plazo que ha de terminar en Octubre del año próximo, y para Filipinas en otro plazo que ha de terminar en Agosto de 1890. Tiempo suficiente habia, por tanto, para que la Compañía Trasatlántica hubiera podido resarcirse de todos los daños y perjuicios que durante el ejercicio de los contratos vigentes se le hayan podido causar, más por la fuerza de las circunstancias, que por el deseo de nadie; más por eventualidades no presumidas, que por negligencia de ese Gobierno ni de ningun otro en el cumplimiento de sus obligaciones. Y me importa insistir en esta última afirmacion, para que conste y nadie dude que yo, al combatir este contrato, no he venido á dirigir censuras ni á exigir responsabilidades ni á ese Gobierno ni á ninguno; he venido sencillamente á manifestar una opinion, poco autorizada y humilde por ser mia, y á someterla al juicio, muy superior al mio, de todos y cada uno de los Sres. Diputados.

Con este aspecto de la concesion de un privilegio, perjudicial á mi juicio, precisamente porque todo explotador privilegiado ha de ser absorbente por naturaleza y ha de oponerse, andando el tiempo, al desarrollo de otros intereses, como los de nuestro libre comercio en los mares y los de nuestra ya decadente marina mercante; con este aspecto se relaciona el aspecto de la forma de contratacion empleada.

Desde luego, al apelar al concurso en vez de la contratacion directa, no se resolveria en modo alguno la cuestion, puesto que lo mismo existiria el monopolio si en ese concurso se tratara de hacer la concesion en globo, ó sea entregando todos los servicios á un solo concesionario. A mi juicio, pues, este peligro no lo conjura por sí sola la forma en que se contrate.

Respecto del concurso, que en el debate se ha llamado subasta, más por facilidad que por exactitud de expresion, yo he de decir respetuosamente al señor Ministro de Ultramar y al señor presidente de la Comision, que no veo ni puedo concebir en modo alguno esos peligros que SS. SS. nos indicaban y que el señor Ministro de Ultramar sintetizaba diciendo que no pueden entregarse al concurso intereses tan grandes, ni podria sin peligro...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Laviña, siento mucho llamar la atencion de S. S.

Su señoría está haciendo una réplica, y despues de tanto como se ha discutido la totalidad, ya no me es posible conceder latitud á S. S. ni á ningun otro Sr. Diputado.

Ruego á S. S. que se limite á rectificar.

El Sr. **LAVIÑA**: Pues me limitaré á hacerlo, señor Presidente, rogando á V. S. tenga en cuenta, como disculpa de mi proceder, que ahora rectificaba lo que respecto de mis argumentos habia manifestado en sesiones anteriores el Sr. Ministro de Ultramar y en la de hoy el Sr. Gamazo. Me concretaré todo lo posible para atender la indicacion de V. S. y no molestar á la Cámara.

Como yo habia sostenido en mi discurso y en mis rectificaciones la conveniencia del concurso, me proponia decir tan solo que no veia en el concurso esos peligros de que se habla, y sintetizaré la idea diciendo que en los concursos celebrados para la adjudicacion de los servicios actuales nadie notó esos peligros, y diciendo que yo no concibo la cesion á título oneroso de ningun derecho de primogenitura, y que, en último término, es cosa muy diferente lo que ocurre en los concursos. Se presentan diferentes proposiciones, y una vez admitidas, que en la admision es donde puede radicar la dificultad, el Gobierno juzga y elige con entera independencia, sin que en esto haya ningun peligro, y sin que yo crea que puede atribuirse á persona ni á Empresa alguna la idea de abandonar un concurso por móviles de interés preconcebido, pues esta idea favorece tan poco al que se retira como al que se beneficia con esta retirada.

No insistiré acerca del particular, y paso á ocuparme de algunas otras apreciaciones de las que sobre mis argumentos se han hecho.

Respecto de las velocidades y de las subvenciones, es decir, de las condiciones del contrato por las que se juzga si este será más ó ménos beneficioso para el contratista ó para el Estado, se ha hablado ya muchísimo. No voy, porque no lo necesito, á exponer al Congreso más números ni más detalles. El sentido de mis argumentos fué este: comparé con las velocidades que en nuestro contrato se exigen las velocidades exigidas en la mayoría de los contratos extranjeros; comparé con las velocidades de marcha en prueba que nuestro contrato fija las velocidades médias ordinarias que realizan en servicio los vapores de las principales Compañías europeas, y comparé con las velocidades máximas en prueba exigidas por el contrato para tres barcos las velocidades máximas absolutas que en sus travesías han realizado algunos vapores de las Compañías que figuran á mayor altura en esta clase de servicios.

Bajo estos tres puntos de vista creia que la comparacion era desfavorable para el contrato de que nos ocupamos, y en ello y en cuanto dije, insisto hoy. No voy á presentar ningun argumento nuevo; voy únicamente á manifestar una cosa, Sres. Diputados, y es que el Sr. Ministro de Ultramar, en su discurso, presentó á la consideracion del Congreso un estado demostrativo de la marcha realizada por 45 vapores de todas ó casi todas las Compañías de Europa, subvencionadas ó no subvencionadas, de mayor ó de menor nombradía. De ese estado resulta que la marcha média de esos 45 vapores oscila entre 9½ millas de uno de la línea del *Anchor*, y 17 millas de otro de la Com-

pañía Cunard. Pues bien, el término medio de las marchas de esos 45 vapores (término bien fácil de deducir), es de 14'01 millas de marcha, ó sean 14 millas por hora.

Esta es la marcha, 14 millas, que nuestro contrato exige en prueba, para obtener la máxima marcha média en servicio de 12'50 millas. Decidme ahora, Sres. Diputados, si con los datos aportados al debate por el Sr. Ministro de Ultramar no se demuestra evidentemente lo mismo que yo habia sostenido; esto es, que las marchas que nuestro contrato exige son muy inferiores á las que hoy consiguen la casi generalidad de los barcos de Compañías extranjeras. Y creo yo que España debe aspirar á resistir la comparacion con las Naciones que en servicios postales marítimos ocupan el primer lugar, cuando tan grandes sacrificios se impone, y cuando tales subvenciones ofrece á la Compañía con que contrata.

No puedo yo seguir al Sr. Gamazo en el análisis que ha hecho del informe presentado por el anterior Ministro de Marina, y en el exámen de las razones que tuvo para no conformarse con él en la ponencia que se disponia á presentar á la Comision de Ministros nombrada en el acuerdo de 8 de Agosto de 1886. El Sr. Gamazo comprenderá que esto no me toca á mí hacerlo; porque hay ciertas defensas que no pueden ejercerse por delegacion, y mucho ménos cuando podrá ser hecha en otra parte, y yo creo que lo será, por persona de todo punto autorizada; no tome, pues, S. S. á descortesía lo que es una exigencia de mi posicion en el debate.

Pero hablando de las subvenciones y de los gastos que las Compañías tienen que sufragar en las travesías, decia el Sr. Gamazo que las Compañías extranjeras podian repostar sus barcos de carbon comprándolo en los mercados extranjeros á precios mucho más baratos que los que en los puertos españoles puede obtener la Compañía Trasatlántica. Precisamente por tener en cuenta lo que son y lo que representan esos gastos, es por lo que he asegurado que nuestras subvenciones son un tanto crecidas; porque, señores Diputados, es preciso que no olvideis que los barcos de la Trasatlántica van hoy por su conveniencia propia á puertos ingleses, como Liverpool y Glasgow, y á puertos franceses como el Havre, Marsella y otros. ¿Para qué van allí? Para algo irán. El nuevo contrato subvenciona el recorrido de esos buques entre los puertos ingleses y franceses y los puertos españoles. Estos puertos españoles que eran cabezas de línea, en los contratos actuales no son ya tales cabezas de línea, puesto que las expediciones arrancarán de puertos ingleses ó franceses. Para algo partirán de esos puertos, convirtiéndose los españoles en puertos de escala; para algo se habrá suprimido un artículo, creo que es el 9.° del contrato vigente para las Antillas, cuyo artículo prescribe que los barcos de la Compañía han de empezar y rendir viaje en puerto español y han de aprovisionar y abastecer sus buques en puertos españoles. ¿No resulta bien claro que si la Compañía se reserva esa facultad de empezar sus viajes en puertos extranjeros es para hacer su provision y abastecimiento donde mejor la convenga y donde más barato se le ofrezcan los cargos y pertrechos? Pues entonces dicho se está que podrá comprar el carbon á los mismos precios y en los mismos sitios que las Compañías extranjeras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vuelvo á llamar la atencion de V. S. acerca de que está haciendo un nuevo discurso.

El Sr. **LAVIÑA**: Estaba contestando á apreciaciones hechas por el Sr. Gamazo en su discurso de esta tarde; y si S. S. me permite, diré nada más que dos palabras, porque el punto á que estoy refiriéndome es de gran importancia para que yo renuncie á esclarecerlo.

Decia que á los barcos de la Compañía se les subvenciona el recorrido á los puertos franceses é ingleses, á donde han de ir á aprovisionarse, porque no puede ser para recoger carga para los puertos españoles; irán á recoger carga para los puertos antillanos ó filipinos, y á repostarse de carbon y adquirir provisiones y pertrechos al mismo precio que los barcos extranjeros. Por eso insisto en que las subvenciones no son tan exíguas como se dice, y en que los gastos no son tan reproductivos como se supone, porque no solo recibirá el concesionario $8^1/_2$ millones de pesetas, cantidad que podrá soportar con más ó ménos facilidad nuestro presupuesto, sino que ocurrirá que los gastará en los mercados extranjeros, y por consiguiente, todos aquellos beneficios que el litoral y las industrias de mar pudieron prometerse, el desarrollo del comercio, de la produccion y el de las fuentes de tributacion que con este contrato se trataba de favorecer, todos esos beneficios lo serán para las industrias y el comercio de otras Naciones, pero no para la nuestra; y con esto creo que no necesito hablar más de subvenciones, porque repetir números sería molestaros y perturbar la exposicion de mis ideas.

Ultimamente, diré al señor presidente de la Comision que la comparacion que esta tarde establecia entre la velocidad fijada en el contrato y la velocidad de determinados barcos de guerra de otras Naciones no la juzgo yo apropiada al caso, porque barcos construidos el año 78 ó el 80, es probable que hayan andado en prueba 14 millas, como es probable que haya acorazados que anden 13; pero no se trata de eso. La comparacion hubiera sido más procedente con los barcos que figuran en la ley de reconstruccion de nuestra escuadra ó con los barcos que Inglaterra acaba de construir como el *Orlando*, el *Galatea*, el *Australia* y otros que no recuerdo, alguno de los cuales han hecho en prueba marchas de $19^1/_2$ millas, y con tiro forzado 21.

Respecto al art. 7.° del contrato en cuya apreciacion ó inteligencia creia el Sr. Gamazo que habia yo padecido una ofuscacion, debo contestar á S. S. que esa ofuscacion no ha conseguido desvanecerla ni la clara palabra ni la brillante inteligencia de S. S. Ha de permitirme el Sr. Gamazo que para demostrarle que no he entendido mal aquel artículo, repita mi argumento.

Decia yo: las reservas que en ese artículo se establecen importan anualmente el 21 por 100 del capital que el concesionario aporte á la explotacion; reservas que han de ser cubiertas por los ingresos, debiendo además de esas reservas ser cubiertos todos, absolutamente todos los gastos que la explotacion cause. Mi argumento era el siguiente: 21 por 100 anual del capital aportado á la explotacion; al cabo de cinco años se convierte en 105 por 100 del mismo capital; sobre este 105 por 100 se contarán las utilidades líquidas obtenidas por el contratista, que más bien que líquidas deben llamarse utilidades ofi-

ciales del contrato; de esas utilidades el 33 por 100 quedará para el Estado, y yo aplaudo ese deseo; pero me parece que no se puede decir que el Estado pida demasiado para sí, porque habiendo de continuar esta contabilidad, es indispensable que al cabo de veinte años que el contrato dura, se encuentre cubierto con los ingresos el 420 por 100 del importe del capital de explotacion...

El Sr. **PRESIDENTE**: Pero, Sr. Laviña, S. S. está ratificando sus argumentos; no rectifica á los discursos de ninguno de los oradores que han hablado antes.

El Sr. **LAVIÑA**: Estaba tratando de explicar un argumento mio, que creo no ha entendido bien la Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Laviña, esto no es rectificacion; lo siento mucho, pero S. S. no está en su derecho.

El Sr. **LAVIÑA**: Pues en ese caso, me permitirá S. S. que repita al Congreso la manifestacion de que sigo y me mantengo en mi convencimiento, y obedeciendo la indicacion de V. S., termino mi rectificacion en este punto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Se mandó pasar á la Comision de presupuestos el expediente á que se refiere la siguiente comunicacion:

«Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Con el fin de que la Comision de presupuestos de esa Cámara pueda introducir en los redactados para 1887-88 la reduccion á 0'25 y 0'50 céntimos de peseta del derecho de carga que por tonelada de 1.000 kilógramos paga el lingote de hierro en la navegacion de segunda y tercera clase, segun lo acordado en expediente instruido con motivo de una instancia de la Cámara de comercio de Bilbao solicitando dicha reduccion, Su Majestad el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido á bien disponer se remita á esa Cámara el expediente de referencia al objeto expresado.

De Real órden lo digo á V. EE., con inclusion del precitado expediente, á los efectos correspondientes. Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 4 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Secretarios del Congreso de los Diputados.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los asuntos pendientes. Se levanta la sesion.»

Eran las siete.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MIERCOLES 13 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres ménos cuarto.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Pasa á la Comision de actas la credencial presentada por el Sr. Suarez Inclán (D. Félix), Diputado electo por el distrito de Luarca.=El Congreso oye con sentimiento la noticia de haber fallecido el Diputado por el distrito de Llanes, Sr. Conde de Mendoza Cortina.=Queda enterada la Cámara de que el Sr. Alonso Martinez (D. Manuel), Diputado electo por la circunscripcion de Búrgos y por el distrito de Castrogeriz, opta por la referida circunscripcion.=ORDEN DEL DIA: continúa el debate pendiente sobre la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.=Obtiene la palabra el Sr. Celleruelo para rectificar, y á poco de comenzar su discurso, notando que están ausentes las personas á quienes ha de contestar, y que se halla presente, de uniforme, el Sr. Ministro de Hacienda, sin duda para leer algun proyecto de ley, ruega á la Presidencia conceda la palabra al Sr. Ministro.=Manifestacion del Sr. Presidente accediendo á la peticion del Sr. Celleruelo.=El Sr. Ministro de Hacienda, despues de dar las gracias al Sr. Celleruelo y á la Mesa, ocupa la tribuna y da lectura de un proyecto de ley relevando á D. Augusto Plasencia y Fariñas del pago de derechos á la Hacienda por el título de Conde de Santa Bárbara, de que se le ha hecho merced.=Pasa el proyecto de ley á las Secciones para el nombramiento de una Comision especial.=Tambien pasa á las Secciones con idéntico objeto otro proyecto de ley, que lee el Sr. Ministro de Hacienda, sobre concesion de un suplemento de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros.=Continúa la órden del dia, y rectifica el Sr. Celleruelo, con llamadas de la Presidencia para que se ajuste á la rectificacion.=Rectificacion del Sr. Azcárate.=Del Sr. Gamazo.=De los Sres. Fernandez Villaverde y Azcárate.=Terminada la discusion de la totalidad, se anuncia que va á procederse á la discusion por artículos.=Se lee una enmienda del Sr. Marqués de Mochales al art. 1.°=La Comision no la admite.=Discurso del autor en apoyo de su enmienda.=Observaciones del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=El Sr. Marqués de Mochales retira su enmienda.=Se lee otra del Sr. Navarro Reverter al mismo artículo.=La Comision no la acepta.=Discurso de su autor en apoyo de la misma.=Se suspenden el discurso y la discusion.=Se aprueba definitivamente, y pasa al Senado, un proyecto de ley relativo á la prolongacion hasta la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon, de la carretera de Torrelavega á Oviedo.=Acuerda el Congreso que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Castrogeriz (Búrgos), y que la vacante se comunique al Gobierno de S. M.=Se leen por primera vez, y pasan á la Comision, varias enmiendas y adiciones al dictámen referente al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=El Congreso acuerda reunirse mañana en Secciones.=Orden del dia para mañana: los asuntos pendientes y reunion de Secciones.=Se levanta la sesion á las seis y cincuenta minutos.

Se abrió á las tres ménos cuarto, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Se mandó pasar á la Comision de actas la credencial núm. 453, presentada en Secretaría por D. Félix Suarez Inclán, Diputado electo por el distrito de Luarca, provincia de Oviedo.

Dióse cuenta, y el Congreso oyó con sentimiento, una comunicacion que, á nombre de la Sra. Condesa de Mendoza Cortina, dirigia D. Juan R. Castellanos, participando que hoy dia de la fecha habia fallecido el Sr. Conde, Diputado á Córtes por el distrito de Llanes, provincia de Oviedo.

El Congreso quedó enterado de una comunicacion del Sr. D. Manuel Alonso Martinez participando que habiendo sido elegido Diputado á Córtes por la circunscripcion de Búrgos y por el distrito de Castrogeriz, en aquella provincia, optaba por la circunscripcion.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Ttrasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem;* Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*; Diario *núm. 61, seeion del 2 de idem*; Diario *número 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; *y* Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem.*)

Sigue la discusion de la totalidad del dictámen. El Sr. Celleruelo tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **CELLERUELO**: Señores Diputados, aunque mis rectificaciones tienen que comprender los discursos pronunciados por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, por el Sr. Ministro de Ultramar y por el señor presidente de la Comision, empezaré por el del Sr. Ministro de Ultramar, toda vez que es el único que se encuentra en el banco azul. Yo siento molestar mucho á la Cámara, y lo siento, porque he abusado con exceso de su benevolencia con ocasion de este debate; pero me veo obligado á hacerlo nuevamente, porque de no ser así, y de dar como terminado el asunto por mi parte, se podria creer que era esto una desercion, que no está en mi ánimo; voy, pues, á contestar ó rectificar ciertas afirmaciones hechas en el discurso que S. S. pronunció ayer tarde.

Señor Presidente: como estas indicaciones que he de hacer se refieren á los discursos pronunciados por personas ausentes á la sazon, viendo, como veo, al Sr. Ministro de Hacienda de uniforme, en su banco, que quizás venga á leer algun proyecto de ley, si V. S. no lo creyese inconveniente, podria el Sr. Ministro leer los proyectos que tenga que leer, y entre tanto, quizás llegarán los señores á cuyos discursos se refieren mis rectificaciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Hacienda realmente no podria usar de la palabra, ni aun para leer proyectos, sino despues de la suspension del debate; sin embargo, atendida la excitacion del Sr. Celleruelo, y si no hay reclamacion por parte del Congreso, que despues de todo es el soberano, concederé la palabra al Sr. Ministro de Hacienda. (*Pausa.*) Parece que no hay reclamacion ninguna de parte de nadie. El Sr. Ministro de Hacienda tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Doy gracias al Sr. Celleruelo y á la Mesa por haberme permitido usar de la palabra en este momento; y con la vénia del Sr. Presidente voy á leer dos proyectos de ley.»

Ocupa la tribuna el Sr. Ministro de Hacienda, y lee los dos siguientes Reales decretos y los proyectos de ley á que se referian:

«De acuerdo con el Consejo de Ministros, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Córtes el adjunto proyecto de ley sobre que se declare exento del pago del impuesto especial vigente á Don Augusto Plasencia y Fariñas, correspondiente al título de Conde de Santa Bárbara.

Dado en Palacio á 22 de Marzo de 1887.=María Cristina.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.»

Es copia del decreto original que queda archivado en la Secretaría del Ministerio de mi cargo.

Madrid 22 de Marzo de 1887.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.»

(*Véase el proyecto de ley en el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 66, que es el de esta sesion.*)

«En nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Córtes un proyecto de ley sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra, con destino al material de ingenieros.

Dado en Palacio á 12 de Marzo de 1887.=María Cristina.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.»

Es copia del decreto original que queda archivado en la Secretaría del Ministerio de mi cargo.

Madrid 12 de Abril de 1887.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.»

(*Véase el proyecto de ley en el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion y el Sr. Celleruelo en el uso de la palabra.

El Sr. **CELLERUELO**: Dijo el Sr. Ministro de Ultramar en su último discurso que las denuncias

hechas por cierto periódico, por *La Voz de Galicia*, no habian sido ratificadas en juicio, y que al exigirse al director de ese periódico, Sr. Fernandez de la Torre, la responsabilidad sobre aquellas denuncias, habia aparecido como autor un dependiente suyo. Por excitacion del director de ese periódico y en cumplimiento de mi deber, debo decir á S. S. que está mal informado. Esas denuncias no han sido publicadas por el periódico *La Voz de Galicia*; esas denuncias han sido publicadas en varios periódicos de la isla de Cuba, y muy especialmente por uno que, si no estoy equivocado, es órgano de los amigos de S. S. en aquella Isla, por *El Español*. Mal informado está S. S., ó mal servido en el departamento de la prensa de su Ministerio, porque *La Voz de Galicia*, despues de todo, en el artículo que, segun dice S. S., ha sido llevado á los tribunales, no hacía más que un extracto de la denuncia y ciertas observaciones por su cuenta. De ellas ha respondido, no un dependiente del director de ese periódico, como inexactamente le han referido, sino un honrado redactor de ese periódico que las habia escrito. Despues de todo, y sea de ello lo que quiera, creo que lo más conveniente para los fueros de la justicia sería dar cuenta del suceso al Ministerio fiscal, dirigiéndose S. S. á su digno compañero el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, para que excitase el celo del representante de la vindicta pública, y al mismo tiempo, acompañando las certificaciones que en el Ministerio de Ultramar deben existir sobre la cabida que segun el reglamento de sanidad marítima tienen esos barcos para los pasajeros de tercera, y tambien las certificaciones que del rol de viajeros pudieran sacarse, á fin de ver desde luego el número de los que habian venido en cada viaje. Con estos antecedentes creo yo que podrian ya los tribunales resolver en este asunto, sin tener para nada en cuenta esos telegramas que S. S. se ha servido poner en la mesa de la Presidencia, porque, al fin y al cabo, pudiera resultar que esos telegramas fueran de personas interesadas en ocultar esos delitos.

Y no digo más sobre este punto al Sr. Ministro de Ultramar, ni rectifico ninguna de las otras afirmaciones que hizo, porque creo que mi amigo el Sr. Azcárate se habrá de ocupar de ellas á su vez, y sería molestar mucho á la Cámara insistir sobre un mismo punto.

Voy ahora á hacer una aclaracion, más bien que una rectificacion, al último discurso pronunciado por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, á quien siento no ver en ese banco. El Sr. Presidente del Consejo de Ministros tiene decidido empeño en echar sobre mí la responsabilidad de haber sido declarada esta cuestion cuestion de Gabinete. Atribuye S. S. á reticencias por mí empleadas esa declaracion, y yo, que estoy dispuesto á cargar con todas las responsabilidades que espontáneamente contraigo, y que no rehuyo nunca ninguna, no estoy dispuesto á consentir se pongan en mi cuenta aquellas que creo yo corresponden en justicia á otras personas. Ya he dicho repetidas veces, y creo haberlo probado, que no he usado en este debate reticencia alguna; que las palabras que aquí se han llamado fuertes, y que á mi juicio han sido las que pueden usarse dentro del Parlamento, toda vez que no han merecido advertencia ni censura alguna, iban dirigidas al Congreso, excitándole para que leyera el expediente, y el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha debido tener en cuenta que al pronunciarlas contestaba á ciertas observaciones del Sr. Fernandez Villaverde, que, aunque habian ido acompañadas de toda clase de salvedades, me habian molestado.

Tambien debió haber tenido en cuenta el Sr. Presidente del Consejo de Ministros mi especial situacion en este debate. El Sr. Gamazo recordaba ayer que yo habia sido el Diputado que le habia dirigido excitaciones en el mes de Julio último á fin de que este asunto se resolviese, no como indicaban ciertos sueltos ó reclamos, repartidos con profusion en la prensa, sino como correspondiera en justicia. Esas excitaciones, que habian dado lugar á una especie de interpelacion en los últimos dias de la anterior legislatura, me ponian á mí en el compromiso de no desistir en modo alguno, ni por ningun género de consideraciones, de tomar parte en este debate.

Yo no soy hombre á quien amedrentèn ciertas habladurías; yo, sin ser soberbio, desprecio la maledicencia y las reticencias de los necios; pero tengo siempre buen cuidado de no dar pretexto racional ó que pueda parecer con fundamento, para que esas habladurías y esas reticencias se acepten sin exámen por la opinion pública.

Yo, que habia iniciado ó habia propuesto que se iniciase este debate, no podia, en modo alguno, dejar de tomar en él parte, porque á todos los Sres. Diputados se les ocurre, y al Sr. Presidente del Consejo de Ministros no puede ocultársele, que si yo me hubiera callado, si yo no hubiera en él intervenido, se interpretaria seguramente, con cierto fundamento, mi conducta de una manera poco decorosa.

De modo, señores, que al emplear yo aquellas palabras de mi rectificacion, que tan comentadas han sido, nunca ha estado en mi ánimo lastimar ni al señor Presidente del Consejo de Ministros ni á ninguno de sus compañeros, ni á los que se sientan en los bancos de enfrente; y la excepcion que yo hacía en favor del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, era una excepcion muy natural, muy lógica y muy justa; una excepcion que hubiera hecho del mismo modo si me hubiera dirigido al Sr. Ministro de la Guerra, ó al de Hacienda, ó á cualquiera de los demás señores Ministros, ménos al de Ultramar, que indudablemente tiene en este asunto una responsabilidad más directa, porque siendo el jefe del departamento á quien corresponde é interesa, ha debido estudiarlo y presentar una solucion distinta, á juicio mio, de la que ha presentado.

Yo hacía la excepcion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, no por habilidad como con manifiesto error aseguraba el Sr. Sagasta, sino porque no teniendo S. S. ningun Ministerio á su cargo, y teniendo la Presidencia de todos, creia yo que por su posicion especial, por sus grandes dotes de inteligencia, por la responsabilidad que le alcanza de la política en general y por su situacion, era el que estaba en mejores condiciones para estudiar ese expediente con frialdad y sin prejuicio, y ver si la razon estaba de parte de los que nos oponemos á la aprobacion del proyecto, ó si estaba de parte del Sr. Ministro de Ultramar y de la Comision que han propuesto la solucion que discutimos.

Todo esto demuestra que nunca debió haberse declarado, al ménos por mis palabras, cuestion de Gabinete el proyecto que se discute, y al hacerlo el señor Presidente del Consejo de Ministros ha sentado

una doctrina un tanto peligrosa, porque si se admitiese que por las palabras más ó ménos fuertes, más ó ménos duras, ó por las reticencias más ó ménos manifiestas de un Diputado, no tan modesto como yo, sino de un Diputado que tenga mucha más importancia en esta Cámara, puede y debe declararse un proyecto cualquiera cuestion de Gabinete, no habrá asunto alguno que pueda correr peligro, ni Comision que se deje vencer por la Cámara. Y la cosa es bien clara. Si los Sres. Garijo de Lara y demás Diputados que le acompañaron en esa tan corrida y asendereada Comision de incompatibilidades hubieran conocido la fuerza de ese procedimiento, nada más fácil les hubiera sido para recabar el decidido apoyo del Sr. Presidente del Consejo que hacer á cualquier amigo, á cualquier Sr. Diputado de los que estaban conformes con sus dictámenes se levantase á combatirlos, y con lanzar una palabra gruesa, una reticencia que pudiera consistir en decir que se declaraba incompatibles á ciertos Diputados porque eran ricos ó pobres, ó por cualquier otra causa, y desde el momento que eso se dijera se hubiera levantado el señor Presidente del Consejo de Ministros, lo que no ha hecho, á decir: Señores, esta es cuestion que afecta á la honra de la Comision, y por consiguiente de Gabinete.

Y este procedimiento se lo recomiendo al señor Conde de Xiquena por si acaso encontrase alguna dificultad en el cumplimiento de su deber como presidente que es de la nueva Comision de incompatibilidades: caso de apuro, apele S. S. á este recurso; yo estoy dispuesto á servirle, pronunciando las palabras gruesas que crea necesario, á fin de que se declare cuestion de Gabinete.

Terminadas estas dos rectificaciones dirigidas la una al Sr. Ministro de Ultramar, y la otra al Sr. Presidente del Consejo, voy á ocuparme del discurso pronunciado ayer por el digno presidente de la Comision, Sr. Gamazo.

No me es lícito, ni el Reglamento lo consiente, ni la bondad del Sr. Presidente lo permitiria, contestar á oracion tan elocuente; y yo declaro que me alegro, porque tiene S. S. fama adquirida y seguramente bien ganada en estas lides parlamentarias; la tiene tambien muy grande en el foro; brilla S. S. en esa mayoría con brillo tal, que ha conseguido oscurecer el de otros personajes que, por su antigüedad en el partido y no por otras causas que puedan lastimar á S. S., han podido prestar al partido liberal mayores servicios; es S. S. el presidente de todas las Comisiones importantes; en una palabra, es S. S. un hombre necesario en esta Cámara; y contra quien reune condiciones tan excepcionales, méritos tan extraordinarios y prestigios tan grandes, claro es no podria luchar quien carece de la elocuencia, de la ilustracion y de la autoridad que serian necesarias para contender con adversario tan poderoso.

Pero antójaseme que, en esta ocasion, los hábitos contraidos por S. S. en sus estudios forenses, han perjudicado, y perjudicado con exceso, la autoridad del hombre parlamentario. Todas las causas son defendibles ante los tribunales de justicia. (*El Sr. Gamazo*: No es exacto.) Todas las causas son defendibles ante los tribunales de justicia; tienen las unas á su favor, Sr. Gamazo, la estricta justicia; tienen las otras un defecto en el procedimiento entablado; aquellas un error en la accion que se ejercita, y todas tal habilidad y talento de los señores letrados que, despues de una larga práctica han llegado á convencerse de que no es justicia dar á cada uno lo que es suyo, sino aquello que en definitiva resuelven, de siete magistrados, cuatro. Con este aprendizaje, y en fuerza de dolorosas experiencias, acostúmbranse los letrados más distinguidos á tratar el derecho con excesiva confianza; y esto, á mi juicio, ha sucedido á S. S. en el discurso de ayer, al defender ese proyecto de ley; porque si bien es cierto que ha de ser la verdad legal lo que esta Cámara acuerde, S. S. ha olvidado que, detrás de este fallo, ha de venir el de la opinion pública, que no solamente ha de juzgar la justicia del asunto, sino del concepto que merecen los abogados que en este litigio hemos tomado parte.

Tienen en el foro los letrados la ventaja de que sus discursos ó defensas no se escriben, *verba volant*; tienen la desventaja los oradores del Parlamento de que sus discursos se escriben, se imprimen y se dan á la publicidad, *scripta manent*. Y con esta desventaja luchaba S. S. en la tarde de ayer; porque al oir su elocuentísimo discurso habrán venido seguramente á la memoria de todos los Sres. Diputados, como vinieron á la mia aquellos otros discursos no ménos elocuentes, pronunciados por S. S. en ese banco azul, defendiendo la derogacion del impuesto del 10 por 100 sobre el trasporte de viajeros por ferro-carril. El principio que entonces sostenia S. S., es el principio que nosotros sostenemos hoy: lo que S. S. dijo entonces respecto al principio y respecto al fondo del asunto, es lo mismo que decia el Sr. Azcárate y lo mismo que dice mi humilde persona; escrito está. Su señoría ocupaba en aquella ocasion la posicion que nosotros ocupamos; la posicion que ocupa hoy S. S., estaba defendida entonces por el Sr. Silvela, el Sr. D. Alfonso Gonzalez, el Sr. Bosch y Fustegueras, y otros ilustres representantes del país que combatian la medida de su señoría.

¡Con qué disgusto el Sr. Silvela, cuyas aficiones al arte de la palabra, y cuyos instintos de luchador parlamentario están cohibidos hoy por la declaracion hecha á nombre del partido por el Sr. Fernandez Villaverde, con qué disgusto, digo, dejará de tomar parte en este debate, siquiera fuera para repetir á S. S. lo que entonces le dijo, y hacerle ver que era lo mismo que S. S. afirma hoy! Si S. S. tiene buena memoria, como indudablemente la tiene, recordará que entonces á los argumentos que hacían dichos Sres. Diputados, y que elocuentemente han sido reproducidos por S. S. en el discurso de ayer, hablándonos de lo conveniente que es para el país que no se arruinen ciertas empresas, que aumenten sus ingresos, que alleguen fuerzas que estén siempre en disposicion de servir al Estado; á estos argumentos que entonces hacian los señores que combatian la supresion del 10 por 100, asegurando, como S. S. aseguraba de la Trasatlántica que aquellas líneas de ferro-carriles no ganaban nada, que habian sacrificado grandes capitales nacionales y extranjeros, que tenían ingresos muy exiguos, que necesitaban ese apoyo y esa subvencion del 10 por 100, con qué tristeza contestaba entonces S. S. á estos argumentos diciendo, como decimos hoy el Sr. Azcárate y yo: todo eso será verdad, pero yo no me explico cómo se puede decir al país que tenemos recursos sobrados para pagar esas subvenciones, cuando no tenemos realmente para pagar los gastos más necesarios y perentorios.

¡Con qué gallardía contestaba S. S. á aquellas insinuaciones, á aquellas profecías terribles que le hacían, asegurando que con la supresion del 10 por 100 se iba á perturbar el órden social, que el crédito español padeceria, que esas sociedades se arruinarian! ¡con qué gallardía! contestaba S. S. entonces á esos argumentos, y decia, como decimos nosotros contestando á los tristes presagios que hacía ayer el señor Gamazo; idénticos argumentos se han hecho aquí cuando se otorgó la concesion del ferro-carril de Madrid á Ciudad-Real; entonces se dijo aquí que se perderia el crédito, que las Compañías de ferro-carriles protestarian contra esto y dejarian de prestar su concurso al Estado, y sin embargo, decia S. S., ni el firmamento se ha hundido ni el crédito se ha resentido; todo se ha reducido á que la Empresa de Madrid á Alicante pague unos cuantos millones á la Empresa concesionaria. ¡Con qué fina sátira contestaba S. S. á aquel otro argumento, que tambien empleó ayer S. S., aquel argumento de que en los momentos de crísis, de que en los momentos de apuro, esas grandes Compañías han de prestar su apoyo y su concurso al Estado, y que el Estado ni puede prescindir, ni debe prescindir nunca de ellas! Esas grandes Compañías, decia entonces S. S., como nosotros decimos hoy de la Trasatlántica, cuyos frontispicios aparecen adornados con toda suerte de aparatosas grandezas, harán, si viene el agua precursora de tormentas para la Patria en los dias de afliccion para el Estado, lo que aquellos salvajes africanos que acompañaban al capitan Spes en sus viajes; iban adornados, mientras el sol era caluroso y esplendente, con hermosas capas de piel de cabra, que recogian y guardaban cuidadosamente en el momento en que caian algunas gotas de rocío! ¡Ah! S. S., en cuanto al principio, se habia contestado con anterioridad y con toda la elocuencia que es digna y propia de S. S. Hasta habia contestado al argumento que nosotros hacemos hoy, y que cuando se discutió la supresion del 10 por 100 tambien se hizo, respecto á la desigualdad que implica el otorgar á una Empresa subvenciones tan extraordinarias dejando otros intereses no ménos respetables sin amparo alguno.

Tambien á esto contestaba S. S., porque entonces S. S., como nosotros hoy, no se manifestó enemigo de las subvenciones, no; S. S. decia lo mismo que el señor Azcárate y que yo: que hay servicios, que hay Empresas, que merecen ó pueden merecer que el Estado las atienda y las ayude; S. S. reconocia lo mismo que nosotros y no hacía más que poner un límite, que es lo mismo que sostenemos. Y en cuanto á este límite voy á leer sus mismas palabras, porque merece la pena repetirlas, y porque no quiero que falte una sola de las que S. S. dijo, y que podria faltar si las encomendase á mi memoria. Son demasiado preciosas, para que yo prescinda de precaucion alguna en asunto tan delicado. Despues de consignar S. S. que nunca haria perjuicio á ninguna Empresa de ferro-carriles, sino que procuraria distribuir todas las subvenciones con arreglo á *la equidad, que*, decia S. S., *es el fundamento de la justicia*, continuaba así su discurso:

«Pero entendámonos, todos estos sacrificios que yo creo que el Estado debe hacer, y que yo contribuiré á que el Estado haga, estoy dispuesto, Sres. Diputados, á que se hagan en beneficio de las obras (como si el Sr. Azcarate y yo dijésemos de los barcos), y no para medro personal de los empresarios de las obras, porque no hay nada que me repugne tanto, ni que tanto repugne á la opinion sana del país, *como esas concesiones, verdaderamente injustificables*, con que á veces hemos sembrado las páginas de la *Coleccion legislativa, en provecho de personas que han obtenido la proteccion oficial* impidiendo que otros capitales, quizá ociosos se consagren (á la industria naviera decimos nosotros), á obras públicas.»

No insisto más sobre este punto: he dicho que estos argumentos confirmaban el principio que sostenemos nosotros y destruian lo mismo que S. S. afirmaba ayer, y voy á ocuparme ahora en rectificar algunos de los detalles de su discurso, con toda la brevedad que exige la benevolencia con que la Cámara me viene distinguiendo.

Empezó S. S. su discurso del dia anterior afirmando que la Trasatlántica estaba en mala situacion. Señores Diputados, uno de los cargos que se me han hecho, con mucha insistencia por cierto, ha sido el de que yo he venido aquí á luchar directamente contra la Sociedad Trasatlántica, sin hacerse el cargo que presentado el proyecto en la forma que se ha presentado, no quedaba otro recurso á los que hubiéramos de combatirle. Yo dije sobre su estado financiero todo lo que creí conducente al éxito del debate; indiqué á grandes rasgos que era malo, y próximo á la ruina; y lo que ha dicho S. S. respecto de este punto, confirma la exactitud de lo que yo habia indicado. Conformes en esto, y demostrado que no habia por mi parte exageracion alguna al hacer esa afirmacion, probablemente no estaremos de acuerdo al apreciar las causas que han llevado á esa Sociedad á tan mala situacion. Creo yo que no debe compadecerse y protegerse de la misma manera al que lanza á los aires su fortuna por falta de prudencia y de buena administracion que al que por desgracias inevitables le viene la ruina. En mi sentir, y en el de todo el mundo, no es digno de tanta lástima el uno como el otro. Y yo no puedo sentir esa lástima que S. S. siente por la Compañía Trasatlántica, porque tengo creido, que aun olvidando que se ha constituido sin verdadero capital social, hay algo en ella de lo que sucede con el pródigo arruinado: porque, señores, una Compañía cuyo activo no excede de 20 millones de pesetas, como he demostrado en el discurso que pronuncié sobre la totalidad; cuyo pasivo llega ó se acerca mucho á 50 millones de pesetas, y que, sin embargo, sostiene una administracion en la cual se cuenta un director, ó presidente, con 40 ó 50.000 duros anuales: un delegado con 20 ó 25.000 duros; inspectores con 15.000 duros; agentes en todas partes con pingües sueldos, y por último, que hasta creo que tiene tambien una especie de vicario general castrense con 3.000 duros de sueldo, y que tal vez conocerá el Sr. Ministro de Ultramar porque me han asegurado que es aficionado á hacer versos en *lemosin*, francamente, de esta manera no hay Sociedad mercantil posible. Conste que yo no hago, ni tengo derecho á hacer cargos por esto á la Compañía; cosa es que nada me importa y que solo atañe á los accionistas; pero creo que consignados estos antecedentes, no está justificada esa lástima cristiana que ayer demostraba el Sr. Gamazo ante una ruina ocasionada por administrar sus intereses con tan excesivo descuido y abandono.

Despues dijo S. S. que, con el concurso, la Trasatlántica quedaria desahuciada; que el concurso se-

ría estéril para el Gobierno, pero no para los primistas, y que de esto podrian sacar partido los navieros extranjeros. No me explico por qué la Compañía Trasatlántica en un concurso habia de quedar desahuciada; lo dice S. S., y yo lo creo; pero en lo que no estoy conforme es, en que el Gobierno no sacase provecho de un concurso; es más, creo que no lo entiende así tampoco S. S.; porque si lo creyese, ¿cómo habia de consentir que en ese Consejo de Ministros, que S. S. citó ayer, se hubiera acordado consignar la condicion tercera? Porque ya lo recordará el Sr. Gamazo; en esa condicion tercera es donde se establece que «caso de que la Trasatlántica no acepte este proyecto, *se sacarán á concurso* todos los servicios.» Y si el Sr. Gamazo, y los que con S. S. eran Ministros, hubieran tenido entonces de los concursos la idea desventajosa que hoy manifiesta S. S., y que tambien ha manifestado el Sr. Balaguer, en vez de redactar la condicion tercera en esa forma, se hubiera dicho así: «caso de que la Trasatlántica no acepte este proyecto, el Gobierno se dirigirá á otra Compañía que le encuentre admisible;» pero nunca, ni por ningun motivo, se hubiera dicho *se sacará á concurso*.

En cuanto á los temores de S. S. de que un concurso pudiera favorecer los intereses extranjeros, tampoco puede afirmarse, si S. S. cree lo que despues nos dijo con toda solemnidad á la terminacion de su discurso.

Su señoría nos decia con parecidas palabras, lo siguiente: «Está en tal situacion nuestra marina, que aun con esta subvencion, difícilmente podrá luchar con la marina extranjera, pues con las primas que otros países dan á la navegacion de altura y que importan (S. S. citaba las cifras) tantos miles de francos por tantos miles de toneladas y de millas, puede sostener con facilidad la competencia.»

¿Pues en qué cabeza cabe, si esto es cierto, que si la marina extranjera está en mejor situacion que la nuestra, ha de venir aquí á perder su dinero? Si es que la Trasatlántica corre el riesgo de perder, aun con subvencion, ¿en qué puede fundarse ese temor de que los extranjeros vengan aquí á correr riesgos, de los cuales les libran las primas á la navegacion que pueden cobrar en sus respectivos países? Hay que convenir en que para la Trasatlántica es un buen negocio el de los servicios postales, ó en otro caso, si es malo, preciso es que el Sr. Gamazo borre el argumento fundado en los peligros que se corren con los extranjeros que vengan á disputárselo.

Y dice además S. S.: Con el concurso correríamos otro riesgo; el de que todo este dinero que importan las subvenciones que va á dar la Nacion para desarrollo de la marina mercante, fuera á consumirse en el extranjero, porque aun rechazando lo que no fuera nacional, los capitalistas de otro país podian ir al concurso, y abanderando en España sus buques, burlar las aspiraciones que tenemos á constituir marina española.

Es preciso olvidarse por completo de lo que se consigna en ese proyecto, para decir estas cosas. En ese proyecto, Sres. Diputados, es donde realmente se trata de subvencionar una flota de buques extranjeros; porque aunque los accionistas de esa Compañía sean nacionales; como lo que realmente importa al comercio nacional y á los pueblos del litoral, es que esos buques se provisionen en los puertos españoles, nada de esto sucederá si aprobais ese proyecto de ley; con arreglo á sus artículos, las cabezas de línea van á estar en Liverpool y en el Havre; allí será donde hagan provisiones y consuman esos buques.

Con esto contesto asimismo al argumento de su señoría, de que la Trasatlántica tendrá mayores gastos que otras Sociedades extranjeras, toda vez, decia el Sr. Gamazo, que mientras las líneas francesas ó inglesas pagan 18 pesetas por tonelada de carbon, la Trasatlántica pagará 30 ó 35 que cuesta en nuestros puertos. No, Sr. Gamazo; la Trasatlántica pagará por carbon, y por todos los abastecimientos, lo mismo que los ingleses y franceses, toda vez que de puertos de Inglaterra y Francia han de salir sus vapores para Cuba y Filipinas. Los puertos españoles, exceptuando el de Manila, serán puntos de escala, pues ni aún el de la Habana podrá ser punto de salida, toda vez que los buques de la línea de Cuba saldrán de Nueva-York y de Veracruz. Así es que yo nunca me he explicado, y por eso no les doy importancia, todos esos telegramas que se han dirigido desde los pueblos del litoral, y todas esas manifestaciones, más cómicas que sérias, que se han hecho.

Me explico que en Cádiz deseen que se apruebe el proyecto porque la Trasatlántica tiene allí un varadero ó cosa así, que da algun trabajo y alguna ganancia á la poblacion; pero no me explico ese interés en otras poblaciones, incluso Barcelona, porque, ¿qué van ganando con la Trasatlántica, que no ganen con otra Compañía cualquiera? Como punto de embarque para los provechosos sobordos, lo mismo en el Mediterráneo que en la costa del Cantábrico, ¿qué Compañía de navegacion podria abandonar á Santander, que no estuviera mal con sus intereses? Cualquiera que sea la Compañía que se encargue de este servicio, siempre tendrá que escoger á Santander como punto de salida de alguna de las expediciones del correo que va á las Antillas, y Santander ganaria con cualquier Compañía lo que no gana con los buques de la Trasatlántica, siempre que de allí saliesen y allí terminasen las expediciones. Lo mismo le pasaria á Barcelona respecto de la línea de Filipinas. Por consiguiente, todas esas manifestaciones hechas y todas esas exposiciones traidas hasta por carros, tienen escasísima importancia.

Otra de las razones alegadas por S. S., aunque con la discrecion que le distingue, era la de que si se hubiese resuelto de otro modo el asunto se hubiese puesto al Gobierno en una grave dificultad, porque no solo hubiera venido la rescision y con ella graves perjuicios para el comercio, sino que el Gobierno hubiera tenido que pagar á esa Compañía lo que le adeudaba que, en opinion de S. S., ascendía á 400.000 duros.

En la solicitud que la Compañía dirigió al Gobierno hacía ascender esa deuda á 1.200.000 duros; S. S., con muy buen acuerdo, la ha rebajado á 400.000. (El Sr. *Gamazo*: Por Cuba.) Por Cuba, sí, pero S. S. no ha descompuesto esa deuda, y por eso la suma resulta todavía muy alta. En el expediente consta que cuando la Compañía presentó la solicitud de rescision no se le debian más que 250.000 duros, poco más ó ménos, y por el mes de Agosto de 1886, 25.000 duros: y por Filipinas 12 ó 72.000, pues ya dije que el número no estaba claro y en la duda de si seria un 1 ó un 7, opté por este último para hacer mis cálculos. Resultado que se le debian, y así resulta tambien del informe de los capitanes genera-

les de Cuba, 300.000 y pico duros; pero contra esa deuda tenía la Compañía, y no sé si tiene todavía, el importe de los derechos de navegacion y de puerto, que estaba obligada á pagar, y no pagó por haberse suspendido de órden superior el procedimiento de apremio y haberse ordenado que depositara las cantidades vencidas y que se fueran devengando. Estos depósitos se hacían con unos papelitos ó pagarés contra la deuda que con ella tenía el Estado; por esta razon la deuda total y verdadera del Estado era insignificante, y sobre cosa tan pequeña no se puede fundar ningun argumento.

A propósito del concurso, se me olvidó rectificar una afirmacion hecha por el Sr. Gamazo. Tratando de demostrar que no tenía un criterio estrecho la Comision sobre este punto, decia S. S.: Ahí están los servicios de Fernando Póo, Marruecos y Buenos-Aires, que interinamente se dan, porque no sería justo ni prudente sacarlos á concurso sin tener antes exacto conocimiento de lo que son esas líneas. Es decir, señores Diputados, que despues de dos años, cuando se sepa lo que son esas líneas, se sacarán á concurso; exactamente lo contrario de lo que se hace respecto á Cuba y á Filipinas, donde la navegacion está perfectamente conocida, y por estarlo, no se saca á concurso.

Ayer, en su elocuentísimo discurso, trató el señor Gamazo de justificar la subvencion dada y el que no se hiciese el servicio en la forma en que lo pretendia el Sr. Beranger, y apeló al informe de un ingeniero francés, Mr. Dupuy de Lome, para demostrar lo que costaria el servicio prestado en las condiciones que indicaba el Sr. Beranger. Yo no he dado gran importancia á este argumento, porque, despues de todo, lo que decia el Sr. Beranger...

El Sr. **PRESIDENTE**: Llamo la atencion del señor Celleruelo acerca de la extension que está dando á su discurso. Hace ya tiempo que no rectifica, sino que hace un discurso nuevo, y le ruego que se ciña á la rectificacion.

El Sr. **CELLERUELO**: Tiene S. S. razon como siempre; pero yo me recomiendo á su benevolencia, invocando la consideracion de que acaso no volveré á hablar más en este debate. Necesito hacer algunas observaciones á los puntos más principales que ha tocado el Sr. Gamazo, pero lo haré con suma brevedad, ciñéndome todo lo que pueda á los límites de una rectificacion, y prometiéndome no volver á usar de la palabra en asunto que en realidad me tiene muy disgustado.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente tendrá muy en cuenta esa promesa, seguro de que si S. S. no la cumple, no será por falta de voluntad. Bueno será que S. S. la cumpla, para que el Presidente tenga tolerancia con S. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Decia el Sr. Gamazo que á la subasta no habrian ido más que dos ó tres personas, y hubiera sido inútil, porque en el fondo hubiera resultado la ventaja solo para los primistas. Cualquiera podria hacer ese argumento ménos S. S., porque hay el antecedente, citado por cierto en su discurso, de que en este país existió un naviero de grandes elementos y de grandes medios, y que ese naviero cedió sus barcos á la Trasatlántica, poniéndose en el contrato de venta una cláusula que S. S. conoce, porque la ha citado, en que se comprometió á no intervenir en negocios de navegacion, sino de acuerdo con la citada Compañía.

Cuando se teme y se aborrece á los primistas, creo que á una persona como el Sr. Gamazo que tiene un talento tan claro y un conocimiento tan profundo de lo que son los asuntos de esta clase, no puede ocultársele que al estipular que no podria tomar parte en negocios de navegacion la persona con quien contrataba la Trasatlántica, lo que hizo ésta fué no solo comprar los barcos, sino la competencia que entonces y despues esa persona pudiera hacerle; es decir, que se ha pagado una prima por los concursos del porvenir; y la prueba de ello es que la Trasatlántica ha pagado por esos barcos muchísimo más de lo que valian; ó lo que es lo mismo, la Trasatlántica pagó una prima cuantiosa por no tener la competencia de ese naviero. Prima inútilmente pagada, si hubiera podido prever la Sociedad la decision que tenian los Gobiernos de protegerla. Está por tanto muy bien lo que dijo S. S. hablando de las primas en general; pero no hay derecho para excluir de ese anatema á la Trasatlántica, que si bien guardando todas las formas legales, ha puesto al Estado en el conflicto de no poder contratar más que con ella.

Nos citó despues S. S. en grandes y elocuentes períodos lo que pasa en otros países. Realmente, señores Diputados, traer á la memoria del pobre y del hambriento lo que pasa en la casa del rico y del que está ahito de gratos manjares, es una crueldad.

He dicho otras veces, y repito ahora, que para hacer comparaciones y buscar analogías entre lo que pasa en España y lo que pasa en otros países, es necesario buscarlas tambien en los presupuestos, en el comercio, en la industria, en las aspiraciones políticas, en la poblacion, y hasta en el concepto que tienen esos países de la idea del derecho; porque, señor Gamazo, no hago á S. S. la ofensa de creer que tiene el mismo concepto del derecho que tiene Bismark, á quien tantas veces ha citado S. S.; y por consiguiente, lo que puede hacerse muy bien con la idea del derecho que tiene Bismark, puede resultar una enormidad, y resultaria, en efecto, haciéndolo nosotros.

Nos citaba S. S. lo que ha pasado en Italia con la Sociedad Rubatino, lo que ha pasado en Inglaterra con la Mala Real, lo que ha pasado con la Trasatlántica francesa, y decia S. S.: ¿qué hubiera sucedido á esas Compañías, asombro hoy del mundo, si aquellos hombres políticos se hubieran detenido ante acusaciones como las de los Sres. Azcárate y Celleruelo, ante acusaciones de que se les daba más de lo que pedian? Pues, Sr. Gamazo, yo sostengo, y he probado (y probado estaba sin que yo lo dijera), que nosotros hemos hecho más por la Compañía Trasatlántica que todos esos Gobiernos por las Compañías citadas. (*El Sr. Gamazo hace signos negativos.*) ¿Como que no? ¿Qué Compañía de esas ha llevado á sus arcas más de 60 millones de duros, 300 millones de francos, como ha llevado esta? (*El Sr. Gamazo*: Mucho más.) Lo que ha sucedido aquí es que despues de haber ido á sus arcas esa enorme cantidad, se ha distribuido en otros negocios, y han quedado á la vista del público y para servicio del Estado, los barcos inútiles que esa Compañía nos presenta. ¿Cree S. S. que si las ganancias que ha tenido esa Compañía las hubiera dedicado á mejorar su flota y los servicios, podíamos nosotros hacer hoy con justicia y razon los argumentos que hacemos? ¿Quién nos asegura que despues que se otorgue esa subvencion y hayan pasado algunos años,

y haya habido conflictos y vuelvan nuevas guerras, y con ellas un gran negocio para la Compañía, no se vuelva á disolver, dejando los restos inútiles de su flota y traspasando el contrato á otra Sociedad, que acuda como ésta al Gobierno pidiendo más proteccion?

En cuanto á que nosotros subvencionamos más que esas otras Naciones...

El Sr. **PRESIDENTE**: Recuerdo al Sr. Celleruelo su promesa, y le hago presente que dentro de diez minutos hará una hora que empezó á rectificar S. S.

El Sr. **CELLERUELO**: Voy á ser muy breve, señor Presidente. Estaba rectificando un concepto del Sr. Gamazo, porque S. S. decia que nosotros pagábamos mucha ménos subvencion que esos otros países, y yo voy á contestar á este argumento con tal claridad, que no creo pueda ser rebatido por nadie, á no ser sentando un supuesto inexacto.

Cualquiera de las Compañías citadas por el señor Gamazo tiene un capital muy superior á la Trasatlántica española.

La francesa, las Mensagerías marítimas, la Mala Real inglesa, etc., á quienes se otorga una subvencion, tengo seguridad de ello, que no llega al 12 por 100 del capital social. Pues en España, á una Compañía que no tiene 20 millones de pesetas de capital, le vamos á dar el 50 por 100 de subvencion; el 45 por 100 por la subvencion directa; esto es, con los 8½ millones de pesetas, y despues las subvenciones indirectas que se hacen, eximiéndola de todo tributo, pagándole á precio subidísimo el trasporte de tabacos, etc.; es decir, que á una Compañía que tiene un capital de 20 millones de pesetas, le vamos á dar 10 millones de pesetas por subvencion. Esto, con solo enunciarlo, resulta un absurdo. Porque, ¿qué significa que á la Compañía Trasatlántica francesa se la den 12 millones de francos, si tiene 120 millones de capital, y tiene 50 vapores magníficos, lo mismo que á la Compañía Cunard ó á las Mensagerías marítimas? Pues compare S. S. la subvencion con el capital social de esas Compañías y la subvencion y el capital de la Trasatlántica española, y verá que resulta una enormidad.

En cuanto á la reduccion de tarifas que S. S. consideraba como una ventaja del contrato, eso no puede alegarse ni sostenerse en sério, porque ó hay competencia entre las diferentes Sociedades, y entonces la rebaja de las tarifas vendrá por esa misma competencia, ó no la hay, y entonces el Gobierno no tendria derecho á exigir á esa Empresa tarifas menores que las de otras, porque eso sería realmente una injusticia.

Y en cuanto al último argumento de S. S. respecto al art. 7.°, como un querido amigo mio ha presentado sobre este artículo una enmienda y se habrá de ocupar del asunto, yo no quiero decir más sino que S. S. no ha tenido en cuenta que ese 21 por 100 de rebaja, que es lo que importan sumados todos los descuentos que han de hacerse para deducir despues de la cantidad que resulte el 33 por 100 que corresponde al Estado, debiera hacerse de cantidad cierta y conocida; que este art. 7.° podia estar muy bien aplicado á una Compañía nueva como la alemana, que ha hecho barcos para comenzar el servicio, y puede estar muy mal, y lo estará, seguramente, en aquel contrato. ¿Por qué? Porque allí el capital social es cierto, conocido, mientras que en este contrato con la Trasatlántica, empezaria la lucha por comprobar el capital social de la Compañía; tendríamos que pasar, y ya la misma Compañía lo dice en las exposiciones que ha pesentado, por sus inventarios; porque se niega terminantemente la Empresa á rectificarlos, y entonces no se contrataria; y esta indicacion ya la hizo el Ministerio de Marina. Porque la Empresa dice: yo tengo 10 millones de duros de capital social; pues bueno, á estos 10 millones, yo supongo que, dada la situacion en que se encuentra la Empresa, habria que añadir unos 2 millones para que pudiese marchar, y resultaria que deducido despues el 21 por 100 por desperfectos, seguros, etc., etc., que hay que descontar, y el 5 por 100 de interés del capital, habria que descontar en junto unos 15.600.000 pesetas de los productos de la Compañía; y despues de descontar estos 15.600.000 pesetas, el Gobierno entraria á recoger, ó mejor dicho, obligaria á la Empresa á que invirtiese en mejorar el servicio el 33 por 100 de lo que quedase.

El Congreso juzgará, si á una Empresa de 20 millones de capital no se le ha de exigir que mejore sus barcos y sus servicios hasta que recoja todos los años 15 millones de pesetas de utilidad y de amortizaciones, el absurdo que va á resultar de ese art. 7.°

Voy á terminar: siempre he dicho, y la Cámara lo sabe, que si este asunto se habia de encomendar á la habilidad y á la retórica del Sr. Gamazo, S. S. lo sacaria á salvo. Pero la Cámara ha oido los discursos del Sr. Laviña y del Sr. Azcárate y los mios; tienen un gran mérito en todos conceptos los de los señores Laviña y Azcárate; no carecen de él los mios, no porque sean mios, no, porque realmente no he sido yo el que hizo esos razonamientos, ni el que inventó esos cargos, yo no hice más que coleccionar y exponer en una pequeña parte todo aquello que la opinion pública decia en todos lados y por todos los medios; pero aunque valen mucho los discursos del Sr. Azcárate y del Sr. Laviña, y aunque creo que valen algo los mios, por el concepto que he expresado, creo que enfrente de los discursos de S. S., queda otra fuerza más grande, que es la de los discursos pronunciados por S. S. combatiendo á los que sostenian el 10 por 100 de las Compañías de ferro-carriles; quedan enfrente de los discursos de S. S. de ayer sus discursos del año 1882: el país nos juzgará á todos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Azcárate.

El Sr. **AZCARATE**: No me olvidaré, Sres. Diputados, de las veces que ha sonado la campanilla presidencial para mis compañeros.

No obstante que el órden cronológico, y aun el de categorías, pediríanme que comenzara estas rectificaciones por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, otro género de consideraciones me ponen en el caso de empezarlas por el Sr. Ministro de Ultramar.

Su señoría se quejaba amargamente, y atribuia nada ménos que á la soberbia, las palabras que le dirigí, que no eran acusaciones, porque no eran pertinentes al caso; eran solo la emision de un parecer de toda esta minoría. No me quejo de la palabra soberbia; la relacion en que las circunstancias, á veces superiores á la voluntad de los hombres, nos han colocado, me impiden quejarme, y solo siento que S. S. creyera que habia soberbia, porque en mis palabras iba envuelto el desden. No lo tengo absolutamente para nadie; lo tengo ménos para personas que, como S. S., si no en este órden, en otros tiene merecimientos que yo respeto, y sobre todo, yo no tengo jamás des-

den cuando digo, aunque sea con pena, algo desagradable. Su señoría, bajo esa preocupacion y bajo la impresion que es natural produjera en su espíritu el recuerdo que cité de un artículo del Código penal, se olvidaba de que en el Código penal, aunque todos los delitos delitos son, hay diferencia entre unos y otros.

Allí se castiga el duelo y el homicidio, y no son una misma cosa; allí se castiga el asesinato y las lesiones en riña, y no son una misma cosa. Pues bien, Sr. Ministro de Ultramar, la primera rectificacion que tengo que hacer, es que yo no dije que *por lo ménos* S. S. habia incurrido, ó que podia exigírsele la responsabilidad con arreglo al artículo que cité, en que se habla de resoluciones ó consultas dictadas ó dadas con negligencia ó ignorancia inexcusables. No dije *por lo ménos*, con la intencion de que hacía á S. S. una gracia no aplicándole los artículos referentes al cohecho y al fraude, así como si viniera á perdonarle, no hice esto, porque no estimé que era justo, y lo que no estimo justo, no lo hago jamás: hablé del derecho que tendria si hubiera sido procedente, y me hubiera visto precisado á hacerlo, pero con relacion á S. S., entendia que solo el artículo que cité podia aplicársele.

Señores Diputados, yo respetaré siempre aquí, como fuera de aquí, el honor de las gentes, pero las debilidades de los hombres si fuera las respeto hasta donde lo consiente mi dignidad, todo cuanto puedo, aquí, como pueden causar daños al país las de los hombres que se sientan en ese banco (*Señalando al ministerial*), no las de los que se sientan en estos rojos, aunque me duela, como antes que todo es el cumplimiento de mi deber, no las respetaré de igual modo; que á veces por respetarlas, vienen males tan hondos, tan graves y tan profundos que, el pensar en ellos, se impone á toda otra consideracion.

Por aquí verá el Sr. Ministro de Ultramar cómo en el juicio que iba envuelto en la declaracion de esa opinion mia, podia haber algo que mortificara su amor propio, pero no habia motivo para que pudiera yo sentir remordimientos, porque por añadidura decia entonces que hacía aquella declaracion, á reserva de lo que ocurriera en el porvenir; y esa reserva sigo haciendo ahora mientras sea posible la exigencia de esa responsabilidad, y por desgracia del Ministro y de la Trasatlántica, podemos continuar en la duda por el espacio de quince años.

Otra rectificacion tengo que hacer, y es la de que no sé en qué se fundaba el Sr. Ministro para suponer que yo habia pedido una subvencion ó sistema de subvenciones que importaria 10 ó 12 millones de pesetas. No hablé de nada de esto; precisamente yo decia que, dado el estado de los Tesoros de la Península y de las colonias, que solo se parecen en lo apurados que están los tres, en lugar de meternos en aventuras, debíamos procurar alguna economía, suprimiendo algo en los servicios existentes, y no aumentando sino alguno quizás para Cuba. Siendo esto así, ¿cómo, pues, habia yo de proponer un sistema que envolviera la exigencia de una subvencion de 10 ó 12 millones?

Como deseo abreviar, no rectifico más al Sr. Ministro de Ultramar.

Por lo que hace al digno Sr. Presidente del Consejo de Ministros, solo tengo que rectificar un punto.

Yo ya sé que hay cuestiones, ya sean sobre proyectos de ley, ya de otra índole, en que pueden llegar á hacerse cuestiones de Gabinete; lo que yo decia era lo siguiente: los votos directos de confianza ó de censura no hay necesidad de declararlos cuestion de Gabinete; lo son de suyo: las que se declaran son las que implican la aprobacion de un proyecto de ley, de una medida que el Gobierno estima condicion necesaria para continuar en el Poder, por tratarse de un principio esencial de su programa ó de un principio esencial de gobierno.

Pero hay una gran diferencia entre un caso y otro, y es que en el voto de confianza no hay que atender á más que á si inspira ó no inspira confianza el Gabinete, mientras que cuando la cuestion de Gabinete viene por el segundo medio, de un lado se afirma ó se niega la bondad de un principio ó de un proyecto, y de otro lado implícitamente se declara la confianza ó desconfianza en el Gobierno. Y yo decia: cuando viene la cuestion de este modo indirecto, la cuestion de confianza debe buscarse en la votacion, no por la imposicion, sino por la espontánea conformidad de todos los que voten.

Algo hemos ganado con la rectificacion del señor Presidente del Consejo; por de pronto S. S. ha distinguido dos categorías de Diputados ministeriales que están en libertad de no votar en pró, la de los que están en el caso del Sr. Laviña que, despues de lo que ha dicho aquí, sería verdaderamente un poco fuerte que tuviera que votar en pró, y la en que están los autores de enmiendas, que estarian próximamente en el mismo caso, puesto que pública es la oposicion que han hecho al proyecto. No sé si la distincion alcanzará á más; no sé si alcanzará á los que sin haber hablado aquí en contra ni haber presentado enmiendas, han hablado por ahí fuera á media voz y aun tan alto que todo el mundo pudiera oirlo, sin faltarles más circunstancia que la del compromiso con el público.

De todas suertes, esas distinciones y esas categorías lo que vienen á poner de manifiesto es las consecuencias á que conduce una declaracion indebida de cuestion de Gabinete.

Y voy ahora al discurso del Sr. Gamazo. Quizá sorprenderá á muchos de los Diputados que me escuchan, y sobre todo, á los que tienen afecto particular al Sr. Gamazo, que yo comience diciendo, que á pesar de ser él en quien yo pensaba cuando decia el otro dia, *dum spiro, spero*, que en álguien esperaba yo para alcanzar esa conviccion que he buscado y deseado, con el ánsia de rectificar la mia, y con el propósito de que la rectificacion alcanzara á todo el mundo (y por esto la reserva que yo hacía dirigiéndome al Sr. Ministro de Ultramar, porque esperaba que él pudiera aprovechar la defensa del Sr. Gamazo); su discurso, digo, no me ha convencido, y despues de oirle y de oir pocas, pero importantes, palabras pronunciadas por el Sr. Fernandez Villaverde, me he ratificado más y más en mi opinion.

El Sr. Gamazo es un hombre de muchísimo talento, todos lo sabeis; de oratoria de todo el mundo conocida; es un político á quien yo he hecho la justicia, y hoy tengo más obligacion de hacérsela y más gusto en hacérsela, de reconocer que es un político que se ha sentado por dos veces en ese banco por derecho propio y no por virtud de un *fiat* del Presidente del Consejo como se han sentado muchos en él, desempeñando primero la cartera de Fomento, llenando cumplidamente su puesto, haciendo cosas utilísimas al país, y la más útil de todas y la que más gloria dió á S. S., fué aquella campaña con las com-

pañías de ferro-carriles, en que fué necesario demostrar toda la energía que sabe poner el Sr. Gamazo en una obra que quiere llevar á su término, y después desempeñando la cartera de Ultramar: tarea más difícil, porque ese Ministerio, á mi juicio, es el más difícil de todos los Ministerios de España, contribuyendo no poco á que desaparecieran de aquí los lazaretos para ciertos partidos políticos de las colonias, admitiéndolos á todos sobre un pié de igualdad; pero al Sr. Gamazo, que tiene estos méritos, al fin y al cabo le sucede lo que á todos los hombres, y es que la pasion le quita el conocimiento, y S. S. en este asunto, yo ya lo sospechaba, y oyendo ayer su discurso me he convencido de ello, ha tenido tres pasiones, tres amores que le han privado de ese conocimiento; amor el uno nobilísimo por lo que tiene de humano; amor el segundo muy natural, por extremo natural; amor el tercero muy respetable; amores los tres que pueden ser móviles dignos, dignísimos de la conducta individual, de los actos por virtud de los cuales se dispone de la propia suerte y de los propios destinos, pero que con tener esas condiciones, con ser móviles lícitos, y estimables, y elevados, son inadmisibles é improcedentes cuando se trata, no de la conducta del indivíduo, sino de su conducta como funcionario público y como representante de los Poderes públicos.

Su señoría ayer nos reveló bien claro cómo cuándo se enteró de este asunto, se preocupó de la suerte de aquellas familias, quizá centenares y millares, cuya suerte iba unida á la suerte de la Trasatlántica. Este es el sentimiento humano. Su señoría ayer nos habló de lo que podia influir la suerte de la Trasatlántica en puertos como el de Barcelona, como el de Cádiz y como el de Santander, capital de la provincia, que con la de Valladolid comparte los afectos y el cariño de S. S.; y S. S. mostró al mismo tiempo que creia cosa grave y hasta que implicaba descrédito público el que solo con el anuncio del concurso pudiera hundirse la Trasatlántica. (*El Sr. Gamazo*: No creo haber hablado del crédito público.) Creo que está en el *Diario de las Sesiones*; pero si S. S. no lo ha dicho, es lo mismo. Siempre resulta que la anulacion, que la destruccion, que la muerte de la Compañía Trasatlántica le preocupaba. Pues bien; esos tres motivos serían móviles lícitos, y admisibles, y naturales en todo cuanto S. S. pudiera hacer, en todos cuantos sacrificios se impusiera en pró de esos centenares de familias, en pró del puerto de Santander, y en pró de los tres puertos, si S. S. quiere, por más que haya tenido más ocasiones de ver los buques de la Trasatlántica en el puerto de Santander, que en los de Barcelona y Cádiz; pero esos, que son motivos desinteresados bajo el punto de vista del indivíduo, bajo el punto de vista del Ministro no son ni pueden ser nunca motivos que autoricen para convertir el interés comun y general, los recursos del Estado, en medios de atender á esos centenares de familias, á Santander y á la Trasatlántica; porque si atendible es la suerte de esos centenares de familias, tambien lo es la de otros muchísimos más centenares de familias de toda España, comenzando por aquellos que tienen embargados sus bienes, segun nos recordaba el señor Martinez Luna; y si esos puertos tienen tambien sus derechos, á su lado está España entera, á su lado están todas las capitales de provincia, con otras necesidades que no pueden ser satisfechas á costa del Erario. Y en cuanto á la Trasatlántica, dicho se está que puede ser cosa triste para los sentimientos personales de S. S., y para los que se hacen cargo de la situacion de la Trasatlántica, el apreciar las consecuencias que podrá tener el concurso ó la contratacion directa, hasta sin tener en cuenta cuáles pueden ser los motivos de esa condicion tan triste en que se encontraba la Trasatlántica, pero no es ese motivo para el Ministro.

Porque en verdad es cosa extraordinaria que, mientras vivian y viven Compañías navieras que mandan sus barcos á la isla de Cuba, que mientras vivian y viven esas Compañías que no tienen subvencion, la Compañía Trasatlántica tuviera esas pérdidas tan enormes; y si esa Compañía, segun nos decia el Sr. Ministro de Ultramar en el preámbulo del proyecto de ley, debia ser preferida por su personal, por su material, por su capital, por sus medios, porque era un modelo en todas las cosas; quizá ahondando y buscando el orígen de esa Compañía y sus relaciones con la anterior, podríamos llegar al resultado de que no le tocaba al país pagar los vidrios rotos.

El Sr. Gamazo dijo algo sobre la historia del expediente, arrancando del momento en que se hizo cargo del Ministerio de Ultramar, lo cual nos privó, al ménos me privó á mí, de oir á S. S. examinar con la atencion que merecian todos los antecedentes, comenzando por la célebre proposicion de la Compañía pidiendo la prórroga del contrato, cuyo acto calificaba de desatentado el oficial del Negociado. Despues retrató S. S. con fidelidad el dualismo, la antinomia entre el Ministerio de Ultramar y el de Marina, aunque todavía resalta más esa antinomia en el expediente; y entró más tarde á examinar por qué no habia preferido el concurso á la contratacion directa. El miedo á los extranjeros, decia S. S. Pues qué, ¿no os habíais prevenido en el contrato contra el peligro posible de que esta Compañía pasara á manos de extranjeros? ¿No podíais exigir, ya que aun cuando el barco esté construido en el extranjero no significa nada, como significa el ser el dueño extranjero, por más que el barco esté abanderado en España, no podíais exigir á la Compañía que desde el director al capitan y de este al grumete, pasando por el maquinista, fueran españoles? ¿No podíais alejar así ese peligro?

Y en cuanto al peligro de los primistas, es posible en las subastas, pero no en el sistema de concurso abierto. Y despues, ¿por qué suponeis que este servicio no podia dividirse, y que por necesidad habia de comprender las líneas antiguas, así la de Cuba, como la de Filipinas y las líneas nuevas y todo cuanto se creaba?

Además, añadia el Sr. Gamazo que no era fácil encontrar en España quien tomara esos servicios. Lo que es si se hubieran dividido, era fácil, y tratándose de Filipinas, en donde podia disponerse de cuatro ó cinco años, mucho más, pero aun respecto de Cuba, quedando dos años por delante.

Por otra parte, cuando se habla así, llama la atencion que no parece si no que se trata de una cosa ordinaria. Dicen SS. SS.: ¿qué casa naviera, qué Compañía podia encargarse de estos servicios? Pues con lo que pensábais dar de subvencion, sin ser naviero, cualquiera á quien se diga quiere Vd. un servicio marítimo muy complicado, con muchas líneas, que va por todo el mundo, pero por el que durante veinte años ha de recibir Vd. de subvencion 675 millones de

reales, contestará que sí, y añadirá que está dispuesto á poner su firma en blanco, porque aun cuando no tenga todo el capital necesario, podrá levantarlo con esa cuantiosa garantía. Y sobre todo la ventaja que tiene el intentar estas cosas es que cuando se ven, se convencen las gentes de que no hay quien lo quiera.

Prescindo, porque este punto lo ha tocado el señor Celleruelo, de las cantidades que debia el Tesoro de Cuba á la Compañía y de las que constan en el expediente hasta la fecha á que S. S. se referia, porque no conozco las posteriores, y prescindo de la relacion que tenga esa deuda con el crédito que contra la Trasatlántica tiene el Estado por los derechos de puertos, y voy á la cuestion del interés de 3 por 100.

El Sr. Gamazo nos decia que yo habia hablado con ironía del 3 por 100, y que habia llamado á esto el cebo puesto al anzuelo. En este punto se equivocaba S. S.; yo llamaba cebo al ofrecimiento, á la mitad del exceso sobre el 6 por 100 de los beneficios. El Sr. Gamazo hacía el siguiente cálculo: 12 millones de duros de capital, en los cuales presumo que S. S. incluia el de la Compañía y el importe de las obligaciones; punto este del cual, analizado, se podria sacar una gran enseñanza, y luego, la diferencia hasta 12 será lo que se supone que la Compañía aumentaria para llevar á cabo estos servicios; y dice: interés del 3 por 100, 360.000 duros; y luego añadia: y como en el último año perdió 600.000 duros, solo con suponer que sigue la pérdida, resultaria en el año 2.356.000. Quizá yo no he comprendido el cálculo; pero entiendo que si hay que abonar 600.000 de pérdida y 360.000 del 3 por 100, suman 960.000. (*El Sr. Gamazo*: Y la subvencion de la tercera proposicion, que á ella me referia, que eran un millon trescientos mil y tantos duros.) ¿Sumadas estas dos? (*El Sr. Gamazo*: Pues naturalmente, porque así lo entendia la Compañía.) Pero resulta que la Compañía, lejos de partir del supuesto de esa pérdida de 600.000 duros, á la vez que hacía esa peticion, ofrecia aquella mitad del exceso sobre el 6 por 100 de los beneficios, ventaja que calculaba la Subsecretaría en 700.000 duros, partiendo de la base de un beneficio de 10 por 100; sería equivocacion; pero, en fin, lo calculaba así; y la Compañía calculaba que importaria para el Estado de 285.000 á 360.000 duros. Ahora bien; si lo que la Compañía ofrecia era solo la mitad del exceso sobre el 6 por 100, eso implica, en vez de una pérdida, una respetable ganancia.

Lo que yo encuentro es que, sin discutir lo que es el capital de esa Compañía, y si el Ministro de Marina tenía razon al suponer que no formarian parte de él todos los buques existentes sino los nuevos, y tomando como término medio el beneficio que se calcula que produce la industria naviera, por mucho que de esto se rebaje, como el interés era solo del 3 por 100, no habia, entiendo yo, ese peligro, no se corria ese riesgo; y sobre todo, ¿qué peligro habia en aceptar la mitad del exceso sobre el 6 por 100? Decia el Sr. Gamazo, hablando incidentalmente de otros puntos, y al ocuparse en el art. 7.°, que no era conveniente que ese exceso del 6 por 100 de la ganancia ingresara en el Tesoro; y yo digo que el aceptar esa proposicion no podia implicar ningun peligro para el Tesoro, por aquello de que en recibir no hay engaño, y lo peor que podia suceder, es que no ingresara nada. ¿Por qué ha renunciado la Administracion á este beneficio? Quizá el Sr. Gamazo supone que es la trasformacion de este ofrecimiento el contenido del art. 7.° Cuando ayer dijo S. S. que eso constituia un aspecto importante de la cuestion y que nadie lo habia tomado en cuenta, yo puse mucha atencion para ver qué era esto; pero cuando dijo su señoría que se referia á ese artículo, me sorprendió, porque el Sr. Laviña lo habia tratado con gran detenimiento. Yo no tengo que añadir á lo que el Sr. Laviña dijo, y ha añadido hoy el Sr. Celleruelo, sino lo siguiente: que con arreglo á ese artículo (y prescindo de cómo está hecho el cálculo, porque como no lo entiendo no quiero hablar de ello, solo me he de permitir llamar la atencion acerca de que en ese documento parlamentario relativo á los buques de la escuadra de cruceros de reserva de Inglaterra, al hacer la proposicion la Compañía White-Star, dice que en caso de compra, se disminuirá como rebaja por la disminucion del valor del buque el 6 por 100 al año, y no sé si es compatible el principio que eso implica con un párrafo de este artículo que dice que el valor de los buques se calculará por el que tuvieren en su orígen), pero sea de ello lo que quiera, voy á mi argumento.

Señores, en este artículo se dice:

«Si al espirar los cinco primeros años del presente contrato la contabilidad de la Empresa concesionaria arrojase un excedente anual, despues de cubiertas las obligaciones, intereses y reservas que abajo se expresan, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado.»

De aquí sacaba nada ménos como consecuencia el Sr. Gamazo que este era el medio de llegar á disminuir la subvencion que el Estado paga; y yo lo que saco en consecuencia de este artículo es que al Estado le pasa lo que le pasa siempre, sobre todo en este contrato: que queda en último lugar; porque esto se puede emplear en aumentar las líneas, en mejorar el servicio, en favorecer á los pasajeros, y luego, en último caso, en mejorar las condiciones del servicio del Estado. Y yo digo: paso por el resultado que ofrezcan esas cuentas, y la actividad y exactitud con que se hagan, y mi duda en este punto está legitimada, porque ya saben los Sres. Diputados que no nos ha sido posible llegar á conocer las multas que se han impuesto á esta Compañía y á su antecesora. (*El Sr. Rodrigañez*: En el expediente están.) En el expediente hay una nota que dice: «multas impuestas hasta la fecha: en 1860, seis y devueltas cuatro; y en 1861, una.» Pero como el documento no tiene fecha, no sabemos hasta dónde llegan. (*El Sr. Presidente del Consejo de Ministros*: Hasta hoy.) Pues entonces resulta una cosa más extraordinaria, y es que de veintiseis años hubo uno en que esa Compañía dió lugar á la imposicion de seis multas, de las que se levantaron cuatro, en otro año una, y en los restantes ha cumplido tan perfectamente, que no ha merecido la imposicion de una sola multa; y yo me temo que, como ahora en lugar de señalarse á la Trasatlántica el número de dias y de horas que debe tardar en cada viaje redondo, hay que sacar la cuenta por la velocidad média de una anualidad para cada línea, yo me temo que todavía dará lugar á ménos multas que hasta el presente, porque ahora todo el mundo se puede ente-

rar de cuándo sale un buque, cuándo llega, y por consiguiente cuánto tarda, y del otro modo ha de ser más difícil.

Pero sea de esto lo que quiera, ¿qué ha hecho aquí la Administracion al poner este art. 7.° en el contrato? Pues, señores, como sabeis por experiencia que la Trasatlántica, á diferencia de todas las Compañías, tomando como base sus ganancias, sus beneficios, las ventajas que tiene, ensancha su esfera de accion, mejora el servicio, hace mucho más que á lo que está obligada por el contrato; como la Compañía Trasatlántica no ha hecho esto, el Estado se convierte en su tutor y la impone esta obligacion, y para que no parezca que la tutela es graciosa, se añade en último lugar lo de mejorar las condiciones del servicio del Estado. Y el Sr. Gamazo llega á suponer, y yo me alegraré que así sea y que así lo entienda la Trasatlántica, que en esto de mejorar las condiciones del servicio del Estado entra la disminucion de la subvencion. Si esto fuera así, yo creo que entonces se hubiera dicho que ese exceso se aplicará á rebajar la cantidad que por subvencion paga el Estado; porque como dice el contrato, *mejorar las condiciones del servicio*, se entenderá que son las generales del contrato porque esto es lo que se entiende en todos los contratos en que como este no se hace referencia directa al precio, subvencion, etc.

De modo que este art. 7.° no es sustitucion de aquel famoso ofrecimiento que hacía la Trasatlántica cuando completaba el ofrecimiento de dar sus buques y sus hombres con ocasion de la cuestion de las Carolinas; ofrecimiento que, como dije el otro dia, revelaba lo que era para ella la prórroga, y que no es extraño que así fuera cuando el oficial del Negociado dice que está cobrando de subvencion dos veces más que las cantidades que sirvieron de base al calcular los tipos para el convenio en 1878.

Pero en el discurso del Sr. Gamazo hay esto de singular. En cierto modo, cualquiera que haya tenido paciencia (que paciencia se necesita, sobre todo por la parte que yo he tomado en la discusion), de seguir todos estos debates, habrá notado que el discurso del Sr. Gamazo parecia que tocaba una cuestion relacionada con la anterior, pero distinta. Aquí ha sucedido lo que con los hechos históricos; empieza primero un historiador de esos que se llaman pragmáticos á exponer los hechos; viene ya despues otro que los analiza y critica, y, por último, otro historiador de los que suele llamarse historiadores filósofos, ahonda el estudio de los hechos, y muestra cosas que antes nadie habia visto. Y esto es lo que ha hecho en este asunto el Sr. Gamazo; porque respecto del objeto de este contrato se nos habia hablado, claro está, de los servicios postales marítimos, como que ellos dan nombre al contrato (creo que solo una vez por casualidad los mencionó el Sr. Gamazo); de los trasportes oficiales, de las tarifas con esa facultad de révision, cuyo término no sé todavía qué valor tiene, porque yo suponia que la revision implicaba la facultad de subirlas ó bajarlas, pero como en el artículo si se habla de rebajas parece que no implica esa facultad la revision, se nos habia hablado de las ventajas que íbamos á obtener de que esas comunicaciones se establecieran, y de estas cosas poco ó nada dijo el Sr. Gamazo; en cambio aparecieron otros puntos de vista muy distintos, muy importantes, pero que no habian aparecido en el expediente ni en los preámbulos del proyecto de ley y del dictámen de la Comision, ni en los discursos de los miembros de ella.

En primer lugar, apareció como fin de este proyecto de ley lo que ya se habia indicado por el señor Ministro de Ultramar, la proteccion á la industria naviera en general, y apareció tambien la novedad de la proteccion á la industria naviera de altura.

En cuanto á la primera, el Sr. Gamazo suponia que estaba la industria naviera española siendo víctima de la competencia de la extranjera. Yo tengo aquí la Memoria redactada con motivo de la informacion naviera sobre las consecuencias que ha producido el hecho de la supresion del derecho diferencial de bandera, y de ella resulta:

Número de buques de vela: 1859 á 1868, 1.407; 1869 á 1878, 1.549.

Las toneladas de los mismos, 250.693 y 297.252.

Buques de vapor: 1859 á 1868, 60; 1869 á 1878, 132.

Las toneladas de los mismos, 21.257 y 55.367.

Quizá diga el Sr. Gamazo que esto era antes, pero que ahora no ocurre lo mismo; y sin embargo, yo encuentro que la marina de vapor de bandera nacional tenía toneladas: en 1884, 539.573; en 1885, 634.429, y en 1886, 690.462. De suerte, que va subiendo; no creo que esta sea señal de muerte ni de decadencia. (*El Sr. Gamazo*: Sube con barcos extranjeros abanderados.) Pero, ¿por qué no piensa S. S. en una medida que ponga remedio á eso? Porque, ¿con qué criterio voy á distinguir yo si el abanderamiento es real ó es ficticio? (*El Sr. Gamazo*: Si lo dicen las comunicaciones del ramo aquí y fuera de aquí...) Pero si es inevitable eso, tanto que ahora gran parte de las obligaciones de la misma Trasatlántica están en manos extranjeras, y eso sí que es inevitable; de modo que no hay remedio. (*Un Sr. Diputado de la minoría*: Hasta en las acciones.) En las acciones no, porque han de ser nominativas, pero sí en las obligaciones; de suerte que estamos en el mismo caso.

Pero venía luego otro nuevo argumento del señor Gamazo, y francamente, yo celebro que S. S. venga á ayudarme á convencer al Sr. Ministro de Ultramar y á la Comision; yo he estado repitiendo que este proyecto implicaba la muerte de la mitad de la marina mercante de altura, porque la otra mitad está compuesta por la escuadra de la Trasatlántica, y el señor Gamazo daba como una de las razones de este proyecto y de esta subvencion la de que la marina de altura no puede vivir sino subvencionada por el Estado. Pues entonces, S. S. dicta la sentencia de muerte de la marina española, que no va á tener subvencion; y lo extraordinario del caso es que el Sr. Gamazo decia que eso era para proteger á la industria naviera nacional. Pues si hoy lucha la extranjera con dos marinas españolas que la hacen competencia, la Trasatlántica subvencionada y la no subvencionada, si muere una por virtud de este proyecto, claro está que la extranjera combatirá mejor, porque tendrá un enemigo ménos.

Añadia el Sr. Gamazo que era preciso algo que viviera de la sávia del Estado, que viniera á auxiliar con sus fuerzas las propias fuerzas del mismo; y sobre todo que esto era, no una cuestion de interés sino de otro género, porque cada barco era un pedazo de la Patria, y que era preciso que la bandera nacional fuera llevada con dignidad á todas partes. En primer lugar, ¿por qué no habeis dicho todas esas cosas en

los preámbulos del proyecto y del dictámen de la Comision? En cuanto al barco que no pertenece á la Compañía Trasatlántica, ¿no es pedazo de la Patria?

Y no se me arguya con el Sr. Nicolau, del cual, por estar ausente, no he de decir nada, pero séame lícito recordar lo que dijo en la informacion naviera, y fué que se vedara á las Compañías subvencionadas por el Estado el tráfico de carga y pasajeros.

Si los buques son un pedazo de la Patria española, resultará que con este proyecto solo vivirán, por tener subvencion, los buques de la Compañía Trasatlántica, y que morirán los demás, que son tambien un pedazo de la Patria española.

Pero S. S. se olvida de que la bandera que va á tremolar por todas partes no va á ser la bandera nacional, porque eso se verificará por virtud de las combinaciones, que pueden quedar mañana baldías segun un artículo del contrato, mientras que la bandera nacional llegará solo á las líneas que la Compañía misma sirva.

Es tambien de notar que S. S. queria establecer las líneas nuevas tan solo por vía de prueba, como si no tuvieran medios el Ministerio de Marina y la industria particular de calcular el coste de esos servicios, y como si no hubiera en el Ministerio de la Gobernacion un expediente, formado á instancias de un señor naviero, que se comprometia á hacer el servicio á Buenos-Aires sin más que le pagaran el trasporte de la correspondencia por el precio marcado en la Union general postal.

¿Pero en qué consiste que en el acuerdo del Consejo de Ministros de Agosto del año pasado, que el Sr. Gamazo leyó, se habló solo de la extension de los servicios marítimos postales, y luego, no obstante llevar este nombre el contrato, se dice: eso no es nada, sino que lo importante es la creacion de una personalidad que, viviendo de la sávia del Estado, sirva de auxiliar á la marina de guerra para que se respete nuestro pabellon en todas partes, y lo importante es tambien proteger á la industria naviera, etc., etc.? ¿Por qué no se dijo esto en el acuerdo? ¿Es que estas razones han sido buscadas *à posteriori*?

El Sr. Gamazo ponia al lado de la explicacion la justificacion, y como me permití anunciar desde aquí el otro dia, la justificacion consiste tan solo en una cosa, en esos estudios de estos servicios comparados con los de otras Naciones.

Yo declaro que no puedo seguir á S. S. por ese camino, porque dije el otro dia que no habia estudiado eso y no me arrepiento; solo puedo decir algo respecto de dos puntos que por casualidad he tenido ocasion de examinar.

Uno de ellos se refiere á esa escuadra de cruceros de reserva de Inglaterra, y aprovecho la ocasion para hacerme cargo de lo dicho por el Sr. Villaverde, pues me sorprendió la injusticia con que S. S. suponia que yo habia hecho lo que entiendo habria sido una tontería de comparar las 1.250.000 pesetas que pagaba Inglaterra con la subvencion total de aquí. Lo que yo decia era que resultaria más caro lo de aquí, cualquiera que fuera la parte de subvencion que se cargara á esos servicios de guerra, dada la diferencia entre una y otra escuadra. Todos esos buques están justipreciados para el caso de que el Gobierno quiera comprarlos en vez de alquilarlos, y entre tanto paga una cantidad para tener el derecho de comprarlos ó de alquilarlos con preferencia sobre todos; pero esos buques, repito, tienen las condiciones de velocidad necesarias para servir verdaderamente de auxiliares á la marina de guerra; condiciones que, segun el informe de nuestro Ministerio de Marina, no tiene ninguno de los buques que actualmente posee la Compañía Trasatlántica española. Y en cuanto á velocidades, el Sr. Gamazo me parece que pintaba el cuadro de la Trasatlántica tal como hoy tiene constituida su flota y como tendrá cuando se desarrolle, con arreglo al contrato, con los colores del deseo; porque decia S. S. que habia en las Compañías extranjeras contadísimos buques que anduvieran 15 millas por hora. Pues voy á leer algunos datos que encuentro en un número de una revista de construcciones navales, *The Marine Engineer*, mes de Noviembre, que trae un artículo titulado «Vapores trasatlánticos,» leido en una sesion de la Institucion de arquitectos navales de Liverpool. Hay en ese artículo un resúmen de los 17 vapores principales que hacen la travesía á los Estados-Unidos, y resulta lo siguiente:

Buques, *Ciudad de Roma*, *Normandía*, *Farnessia*, *Arizona*, *Orient*, *Stirling Castle*, *Elbe*, *Pembroke Castle*, *Umbria and Etruria*, *Aurania*, *América*, *Oregon*, *Servia*, *Scotia*, *P. S.*, *Aller*, *Ems*.

Desplazamiento: 11.230, 7.975, 8.578, 6.415, 7.770, 7.600, 6.350, 5.130, 9.860, 8.800, 6.500, 11.000, 10.960, 6.000, 7.447, 7.251.

Velocidad, despreciando las fracciones de milla: 18, 16, 14, 17, 15, 18, 16, 13, 20, 17, 17, 18, 16, 14, 17, 17.

Clasificados estos buques por la velocidad, resultan:

De 20 millas..............	2
De 18....................	3
De 17....................	5
De 16....................	3
De 15....................	1
De 14....................	2
De 13....................	1

Por lo que hace á la comparacion con los contratos extranjeros, me remito á lo que ha dicho el señor Laviña.

El Sr. Gamazo decia que iba en muy buena compañía, citando una porcion de personajes del extranjero. Algunos de esos personajes, como Cavour y Lord Derby, hace ya mucho tiempo han muerto, y tratándose de un asunto como este, que anda y progresa tanto, no es la mejor compañía. Pero invocaba tambien la autoridad de los administradores del Imperio francés, á quienes S. S. calificaba de los mejores. No serían tan buenos cuando S. S. mismo recordó que habian dado á una Compañía subvencion, regalo y garantía del interés, y que, á pesar de que esa Compañía parecia alcanzar beneficioso lucro, pasaron las cosas de modo que hubo que pagarle el máximum del interés garantizado; dando á entender S. S. que habia habido algo así como engaño. ¡Vaya unos administradores y vaya una Compañía! Y como el Sr. Gamazo dijo que habia tenido en cuenta esto para no aceptar la condicion de la garantía del interés, lo cual parece demostrar que no tenía muy buena idea de lo que pudiera ser en lo futuro la Trasatlántica, y de lo que pudiera ser la Administracion española... (*El Sr. Presidente agita la campanilla.*)

Tiene razon el Sr. Presidente, y voy á acabar ahora mismo.

El Sr. Gamazo, para explicar lo de Méjico, decia: Bismarck lo ha hecho. Pues si lo ha hecho Bismarck, ¡boca abajo todo el mundo! (*Risas.*) ¿Cree el Sr. Gamazo que si al Canciller Bismarck le dijesen mañana en el Parlamento, á propósito de cualquier cuestion, se le ocurriria decir: así se ha hecho en España, y que se darian por convencidos los Diputados alemanes? Y despues de todo, ¿no tenían ya bastante ventaja los barcos de la Trasatlántica que hacían el viaje á Méjico? Si ya era una línea subvencionada, ¿por qué se le da una subvencion que es una mitad más de lo que le da el Gobierno mejicano?

Tambien me extraña que S. S. haya hablado tanto de Austria é Italia, que son Naciones que no tienen colonias, y no haya dicho nada de Holanda, que por lo modesta y por tener colonias se parece más á nosotros, y nos convendria saber cómo se hace allí ese servicio. Tampoco me doy cuenta cómo compara su señoría á Francia con España, como si fueran cosas iguales la Martinica y la isla de Cuba; porque si yo mando un barco á un punto al que no tiene nada que llevar y del cual no tiene nada que traer, claro es que tengo que pagarle todo el viaje; pero no sucede lo mismo cuando el barco obtiene ganancias al ir y al volver; de modo, que sin conocer yo esas cosas que suceden en el extranjero, tengo, con lo dicho por su señoría, lo bastante para decir que prueban poco los argumentos que se basan en esas comparaciones.

Cuando el Sr. Gamazo decia: voy á concluir, tuve un desencanto, porque esperaba yo una tercera parte, que es la única que hacía falta. ¿No lo hemos dicho; no lo he repetido yo bien claro? ¿No he dicho que una de las razones que he tenido para no perder el tiempo leyendo los contratos del extranjero, es porque no me hacían falta, porque tenía dos datos ó elementos de comparacion: uno lo existente y otro las proposiciones de las Compañías? ¿Por qué S. S., que habló tanto tiempo de la organizacion de estos servicios en el extranjero, no trató de convencernos y de convencer al país, que bien lo necesita, creámelo S. S., de las razones que hay para que, ahora que se buscan economías en todas partes y por todas partes, en Cuba, en Filipinas, aquí, se aumente de 4 millones á 8 1/2 millones el importe de este servicio? ¿Por qué no trató de explicarnos lo de los 4 millones de pesetas que se regalan á la Compañía dando por terminado el contrato con Filipinas que habia de durar cuatro años? ¿Porqué no habló S. S. del millon anual largo que se da de más á la Compañía por la línea de Filipinas durante veinte años? ¿Por qué no explicó la diferencia de subvencion que se ha triplicado, pues que en vez de ser de 49.000 pesetas se van á dar por viaje á Filipinas unas 139.000? Esto es lo importante y lo grave; porque doy por supuesto que todo cuanto ha dicho S. S. sobre los fines trascendentales de la obra encomendada á la Trasatlántica va á ser una realidad y no una fantasía, como realmente será; doy por supuesto, y suponer es, que este servicio va á ser mejor y más barato que el de todos los pueblos de la tierra; queda lo más grave, lo que no hicieron seguramente Cavour, ni Derby, ni Bismarck: dar á un contratista mucho más de lo que pide por un servicio.

Dos palabras nada más al Sr. Villaverde. Me importa recoger dos declaraciones importantísimas que han venido á dar una grande ayuda á los impugnadores del proyecto. Primera: la relativa á lo que aquí se vota para salvar la responsabilidad de la minoría conservadora... (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Lo habia ya dicho en mi discurso.) Lo grave es que lo haya dicho S. S. despues del discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, debiendo además tenerse presente que en su discurso habló S. S. por cuenta propia, y ayer lo dijo S. S. por cuenta de la minoría.

Una cosa es lo legislativo y otra es lo parlamentario. Dios me libre de entrar en discusiones técnicas en este momento; no lo necesito tampoco, me basta el hecho; me basta hacer al Sr. Fernandez Villaverde esta sencilla pregunta. Mañana comienza la discusion del art. 1.°; se presenta la enmienda del Sr. Navarro Reverter; se pone á votacion, ¿qué van á hacer S. S. y sus amigos, votar ó no? Si se vota, claro está que se vota todo el contrato, porque votar en contra de una enmienda, supone que se vota el artículo que se pretende enmendar; luego la minoría conservadora acepta toda la responsabilidad del contrato, como el Gobierno. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Eso lo que significa es que el Sr. Navarro Reverter no opina como yo.) ¡Pero si no se trata de eso! No ha entendido S. S. el argumento. Yo digo que puesta á discusion y votacion la enmienda del Sr. Navarro Reverter, si fueran SS. SS. lógicos en ese principio debian decir: como que esa enmienda se refiere á una base del contrato, respecto del cual el Congreso no tiene facultades para entender, nosotros no votamos ni en pró ni en contra; porque no nos ocupamos más que del aspecto financiero de la cuestion. (*El Sr. Fernandez Villaverde*: Votar en contra es votar contra la doctrina.) Votar en contra de la enmienda es votar en pró del artículo del contrato que se va á modificar; es votar en contra del principio del concurso y en contra de la contratacion, que eso significa la enmienda del Sr. Navarro Reverter. Por consiguiente, no caben distingos. Su señoría trataba bien de descargar esa responsabilidad sobre el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, llamando formas retóricas á las declaraciones importantes que habia hecho, y que lejos de ser formas retóricas, eran declaraciones políticas de gran trascendencia.

El otro punto interesantísimo, es que dijo, con cierta insistencia y repitiendo el concepto, que no influia para nada en su ánimo, ni los antecedentes, ni los servicios, ni las condiciones de la Trasatlántica, que se trataba de las condiciones de un servicio público; y como el Sr. Gamazo habia puesto en claro que él habia tomado en cuenta las condiciones y los efectos que pudiera tener para la Trasatlántica el apelar al otro sistema, dicho se está que esto era contradecir lo que habia dicho el señor presidente de la Comision. Y no molesto más al Congreso.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Gamazo tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Estareis ya, señores Diputados, deseosos de ver progresar este debate, en el cual no hemos pasado de la totalidad, es decir, de aquellos aspectos generales y más principales de la cuestion al cabo de no sé si doce ó catorce sesiones; por esta razon, yo no voy á molestaros con una réplica; voy á exponer dos ó tres consideraciones capitales sobre los puntos que han sido principal objeto de las rectificaciones de que voy á hacerme cargo.

Para descartar lo que puede tener cierto carácter, impropio, á mi ver, del estado de la cuestion, he de decir al Sr. Celleruelo, cuyo empeño en ponderar mis condiciones y cualidades agradezco, aunque estimo inoportuno, que creo notoriamente inexacta la opi-

nion de S. S., segun la cual, es propia de la profesion con que me honro, y á la que debo mi presente y lo que tenga de sólida mi pequeña reputacion, una moral que jamás he profesado.

Si al Sr. Celleruelo le parece, acaso por inexperiencia en estas materias, que para los abogados, es decir, para los abogados que se estiman, lo mismo es una causa que otra, buen provecho le haga á S. S. este concepto; pero yo debo decir que, sin pedirlas ni desearlas, he sido objeto de ciertas pesquisas á propósito de los asuntos que suelo defender, y por ahí andan quienes las han hecho y álguien que las ha escrito; y al resultado de estas pesquisas entrego completamente mi conducta.

Y no digo más respecto á este punto, felicitándome de que el Sr. Celleruelo haya hecho tanto honor á mis discursos parlamentarios, que los haya aprendido y aun recitado en este sitio; solo me resta añadir que en todas las doctrinas que entonces públicamente profesé, me afirmo y ratifico; que tanto creia en aquella ocasion servir á la justicia y al país, como creo ahora servir al país y á la justicia.

Pocas palabras tambien sobre la rectificacion del Sr. Azcárate, á quien agradezco de todo corazon el concepto lisonjero que ha expuesto respecto á mí; aprovechando esta ocasion para decir que nada ó pocas cosas me habrian sido tan desagradables en este mundo como merecer del Sr. Azcárate un juicio desfavorable. No le he merecido, y yo se lo agradezco, porque es S. S. una de las personas cuya amistad particular me ha honrado más en mi vida, y que más vivamente deseaba conservar.

Dos palabras sobre la cuestion que se debate. El Sr. Azcárate echaba de ménos en mi discurso una tercera parte en que explicase por qué se habia rescindido el contrato de Filipinas, por qué se habian excedido (este es un juicio ajeno que S. S. acepta) las pretensiones de la Compañía, y por qué, en fin, se subvencionaba la línea de Méjico, que hoy no está subvencionada, y que, sin embargo, se sirve. Pocas palabras he dicho que iba á pronunciar, y muy pocas van á ser. Yo no podia ni debia tratar estas cuestiones, porque todas han sido ámpliamente tratadas por mis queridos amigos y compañeros de Comision; no tengo la culpa de que á los impugnadores de este dictámen no les convenzan argumentos, y de que les parezca de todo punto necesario repetir cada dia lo que ya ha sido, á mi parecer (este es un juicio mio que no podrá ménos de respetar S. S.), plenamente contestado. Pero todavía dije ayer algunas cosas que á la perspicacia del Sr. Azcárate no han podido pasar desapercibidas: yo dije ayer y anteayer, no como se me ha atribuido, que al resolver la cuestion de los servicios postales en el sentido del concurso se desahuciaba para siempre á la Trasatlántica, no; lo que yo dije fué que la resolucion, entonces á favor del concurso ó la subasta, prejuzgaba todas las cuestiones pendientes con la Trasatlántica, y la obligaria á realizar el anuncio que tenía hecho al Gobierno de suspender todos los servicios. No resolvia ciertamente el Consejo lo que ayer leí por consideracion á la Trasatlántica, que, despues de todo, es una Corporacion ó Sociedad muy respetable oficialmente; pues debeis saber, Sres. Diputados, que cuando un dia y otro el Sr. Celleruelo y el Sr. Azcárate, más por informes ajenos que por estudios propios, en mi concepto, dicen que la Trasatlántica sirve mal, dicen todo lo contrario de lo que se sabe oficialmente; porque en los expedientes, en los archivos de los Ministerios, hay más de 30 órdenes reales y ministeriales dando gracias á la Compañía Trasatlántica, y órdenes dadas por moderados, conservadores, republicanos, radicales y constitucionales en tiempo de la revolucion. ¿Cómo hemos nosotros de prescindir de esto, que es oficial, y dar más autoridad y más crédito al informe del Sr. Celleruelo, que antes de que este asunto estuviera en cuestion, opinaba ya como opina de la Trasatlántica, sin que yo atribuya esto más que á los móviles dignos que á todos nos impulsan en esta cuestion? No obró el Gobierno, decia, por consideracion á la Trasatlántica, ni por lástima ni compasion de ninguna clase, sino por evitar las complicaciones que surgirian para el Gobierno al quedar desamparados servicios indispensables (y la Compañía habia anunciado formalmente que los desamparaba), y por el peligro de recurrir á ensayos ya fracasados de servicios por administracion con el auxilio de la marina de guerra, ensayos fracasados, no solo aquí, sino en Francia, dije ayer, y ahora añadiré que tambien en Inglaterra.

Por esas consideraciones, el Gobierno no podia ménos de mirar un poco al porvenir y evitar aquellas complicaciones que podrian sobrevenir del hecho de prejuzgar una cuestion planteada. Ahora bien, como la resolucion adoptada fué la de la revision de los contratos, la de la reorganizacion de los servicios, es claro que desde el momento en que esa resolucion se adelantaba á las cuestiones que se presentaban, implicaba la terminacion de todo, la reconstitucion de todo, el pacto nuevo, sobre todo. No faltaban otras razones, porque ayer dije, y el Sr. Azcárate se ha hecho cargo hoy de ello, que despues de la trasformacion que en la política económica se ha operado en Francia y en Italia despues de las leyes de 1881 y 1885 sobre auxilios á la marina mercante, cualquier barco de la capacidad de los de la Trasatlántica hace la navegacion de Filipinas con más ventajas que la Trasatlántica por el contrato de 1880. Y no es porque la Trasatlántica viva, sino porque si hemos de tener comunicaciones comerciales, si hemos de adquirir un poco del tráfico perdido en Filipinas, que desde 1870 ha desaparecido hasta el punto de que no está mantenido más que por las 12 expediciones de la Trasatlántica, era necesario que esa Compañía ú otra cualquiera que hubiera de representar nuestra bandera allí, tuviera condiciones de lucha con la marina mercante extranjera, favorecida de tal suerte, que cualquier barco goza de una subvencion de 2'93 por milla muy superior á la que la Trasatlántica en sus viajes á Filipinas. Esta era la cuestion y no otra, y así es como yo la he estudiado.

El Sr. Azcárate dice que en lo que toca á Méjico, puesto que la Compañía presta á las mercancías españolas el beneficio de la rebaja de las tarifas aduaneras, no habia para qué hacer la modificacion del contrato.

No empleé solo el argumento de autoridad; no me referí solo al Príncipe de Bismark; hablé de otras cosas, de que el Sr. Azcárate no se ha hecho cargo. Recordé que cuando la Empresa Rubatino, en el año 80, se presentó al Gobierno italiano diciéndole que despues de la cesacion de la Compañía Valery en su navegacion á la costa Norte de Africa, habiéndose hecho la Trasatlántica cargo de ese servicio, la subvencion

de la Trasatlántica francesa hacía imposible su vida, y la obligaba á apartarse de aquellas regiones, abandonando el comercio y la proteccion de los súbditos italianos en aquellos países, el Gobierno italiano se apresuró á acoger benévolamente esa pretension, y á subvencionar aquella línea que antes se servia gratuitamente. En estas cuestiones hay algo más que la subvencion que se paga y el servicio que se presta; hay el interés de no dejar desamparados á los naturales del país establecidos en los puntos servidos por las líneas, y de conservar el tráfico y aumentarlo hasta el punto que lo ha aumentado Francia en sus relaciones con el Brasil, elevándolo, de 30 millones á que ascendia en el año 57, á 300 á que hoy asciende, y estableciendo en Lyon el comercio de sedería, que antes estaba en manos de Inglaterra.

Así, pues, es esta una cuestion política que se puede juzgar mejor ó peor: si la Compañía Trasatlántica se hubiera apartado del contrato y hubiera abandonado el servicio, ¿qué hubiera sido de nuestro tráfico con Méjico? ¿En qué hubieran resultado beneficiados los exportadores españoles? ¿Nos interesa ó no en nuestro comercio con Méjico mantener la corriente ya establecida entre Cádiz y Santander y Veracruz para hacer que se conviertan en miles de toneladas las miserables 300 ó 400 que poco há constituian nuestro tráfico con Veracruz desde Cádiz, y mucho ménos desde Santander? Esta es la cuestion, y á esto es á lo que ha respondido el Gobierno.

Ha dicho el Sr. Azcárate una cosa que merece tambien rectificacion.

Presume S. S. que puesto que no hemos alegado en el dictámen, en el preámbulo, ni en ninguna otra parte algunas de las consideraciones que yo expuse en mi discurso, deben estas haber sido descuidadas para defender la obra, más que para prepararla. Pues S. S. ha sido injusto en esto; el preámbulo del acuerdo adoptado por el Consejo de Ministros, que no otro documento, y ese es el primero de ellos, no solo habla de los servicios marítimos bajo el punto de vista postal, sino que empieza por decir que el interés del comercio, el de las colonias y de la Nacion en general aconsejaban la revision de los contratos. Ese documento declara lo que todo el mundo ha dicho y pensado, es á saber: que las líneas postales trazan una estela que sigue todo el comercio y todo el que ama la bandera de su Patria, y por esto las líneas postales son las precursoras de las corrientes mercantiles; y aun cuando parece que esas líneas perjudican á la marina libre, cuando se establecen acontece con ellas lo que con las derivaciones producidas en una gran corriente de agua, que poco á poco el agua se desborda por el nuevo cauce, terrenos antes yermos ó esterilizados.

Y no tengo más que decir, porque realmente todo cuanto se ha dicho respecto de la subasta y del concurso, y señaladamente lo que el Sr. Celleruelo dijo, tendria una contestacion facilísima. Si fuera solo en este país donde se ha experimentado lo que es el concurso y lo que es la adjudicacion libre, todavía podria admitirse lo que se ha dicho. Pero os voy á exponer, Sres. Diputados, un hecho que, como otras cosas, no pude decir ayer, pero que es conveniente que conozcais para vuestra ilustracion en este asunto. En el año 1856 la Compañía Peninsular y Oriental inglesa era víctima de las envidias y de los ódios y de aquellas malas voluntades que se concitan contra todo el que funciona, lo cual no se puede evitar, porque el que funciona da gusto á unos, y á otros desagrada. Levantóse contra la Peninsular y Oriental en Inglaterra tal género de clamores cuando se pensó, y entonces se pensaba, en un servicio directo de Suez á la Australia, á pesar de que ya la Peninsular tenía servicios en aquellos mares; se pretendió nada ménos que en excluir á la Peninsular, y sobre eso se levantaron profundos clamores, y se trabaron árduas discusiones en el Parlamento inglés. Pues, en efecto, señores Diputados, salió á concurso el nuevo servicio con la friolera de 185.000 libras de subvencion para un recorrido, que si no recuerdo mal, era de 288.000 millas, es decir, próximamente á 3 duros por milla de subvencion. Aquí puede mi amigo el Sr. Azcárate, y pueden todos los que impugnaron el dictámen, aprender lo que pasa en casos tales con las improvisaciones. Creóse, atraida por la pingüe subvencion que se ofrecia, una Compañía nueva de ricos capitalistas, de los que en Inglaterra abundan más que en nuestro país. La Compañía Europea Australiana hizo su proposicion y se quedó con el servicio. A pesar de los clamores levantados contra la Peninsular y Oriental, habria sido un contrasentido que, siendo ella la Compañía subvencionada por el Estado, no pudiera acudir al concurso, y no se la excluyó; pero la Administracion, impresionada por los clamores de los que atacaban á la Peninsular, puso tales condiciones, relativas á las penalidades, que debian alejarla del concurso. La Peninsular, en efecto, acudió, é hizo una proposicion 45.000 libras más baja que la de la nueva Sociedad Europea Australiana; pero como no quiso aceptar las condiciones relativas á las penalidades, que eran exageradas, no se le adjudicó el servicio. Le tomó, pues, la Europea Australiana; funcionó dos años, empezando con los auspicios más brillantes, exhibiendo barcos nuevos magníficos, instalaciones soberbias en Lóndres y en todas partes, y á los dos años habia perdido todo su capital, y sucumbia. El Gobierno inglés se encontraba en la necesidad de adjudicar los servicios de Oriente, aquellos mismos que habia sacado á concurso, por desamparo de la Compañía nuevamente creada. ¿Sabeis lo que pasó, señores Diputados? Pues que la Peninsular y Oriental, que habia ofrecido hacer esos servicios con 45.000 libras de rebaja, á los dos años los tomó por 180.000 libras, y los desempeñó y sigue con ellos. Este es un ejemplo que no deben olvidar los Gobiernos en casos como el en que aquí nos encontramos.

Y no tengo más que decir, porque os he molestado demasiado. He concluido. (*Muy bien.*)

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene S. S.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Dos palabras no más, Sres. Diputados, dos meras rectificaciones que reclama la verdadera interpelacion que al terminar su discurso se ha servido dirigirme el señor Azcárate.

Yo, á la verdad, creí que esa interpelacion era una forma dialéctica de que S. S. usaba; porque si hubiera creido otra cosa, en el acto habria contestado lo que ahora voy á contestar.

La doctrina que ayer tuve el honor de exponer acerca de la intervencion y la competencia del Parlamento y de la responsabilidad del Gobierno, no solo habia sido ya indicada en mi discurso, sino que es la

doctrina á que responde la forma en que está redactado el dictámen de la Comision.

Celebro el asentimiento del Sr. Azcárate. Esto es indudable é inconcuso; y siendo así, ¿cómo el Sr. Azcárate mostraba esa sorpresa que ni en S. S. ni en nadie puede estar justificada? Y sobre todo, ¿cómo puede en el ánimo de S. S. y en la claridad de su juicio existir, ni por un momento, la menor duda sobre la conducta de los que profesamos esa doctrina delante de las enmiendas que la nieguen? Las enmiendas pueden estar ó no conformes con ese principio. Pueden estarlo aquellas que se refieran á modificar, limitar ó extender la obligacion del Estado, á lo que es verdaderamente materia legislativa, á lo que constituye el proyecto de ley, y no el contrato; y esas cabe discutirlas y aun admitirlas. Las otras son enmiendas contra las cuales votará la Comision, contra las cuales votarán tambien cuantos estén conformes con la doctrina que tuve ocasion de exponer en el dia de ayer. No hay, pues, conflicto, y al discutirse la enmienda del Sr. Navarro Reverter se afirmará esta doctrina votando que la enmienda no sea tomada en consideracion por el Congreso.

Entiendo que la contestacion es categórica y terminante, y no dejará la menor duda en el espíritu recto y sincero del Sr. Azcárate. Y ya no diré más, pues la otra rectificacion se refiere al pretendido desacuerdo que la malicia ingeniosa de una parte de la prensa, y hasta el mismo Sr. Azcárate en sus últimas palabras, han creido ver entre las declaraciones que hizo el Sr. Gamazo y las que yo hice despues en el breve discurso que tuve la honra de pronunciar. No hay tal desacuerdo. Yo dije al defender el dictámen que iba á encerrar todas mis apreciaciones dentro del aspecto económico y administrativo del asunto, y hasta me pareció advertir entonces algun asentimiento en el señor Azcárate sobre la manera como yo planteaba la cuestion, con independencia de la situacion de la Compañía Trasatlántica, sin hacerme cargo de sus antecedentes ni de su historia. Así traté la cuestion; dentro de esos límites la encerré; ayer no hice otra cosa, y entre lo que yo dije y lo que dijo el Sr. Gamazo, la Cámara no ha advertido diferencia alguna, y sobre todo, que es lo concluyente, ni el Sr. Gamazo ni yo la hemos advertido. No me parece que necesito decir más.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Azcárate tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **AZCARATE**: Voy á ser aún más breve que el Sr. Fernandez Villaverde.

En primer lugar, deseo que conste que yo, al ocuparme de la Trasatlántica, me he referido, ó á lo que resulta del expediente, ó á hechos, en testimonio de los cuales he aludido clara y terminantemente á personas presentes que han sido testigos de ellos, ó á documentos oficiales que estoy dispuesto á presentar. Lo único que ha podido haber en el juicio que yo formo de la Trasatlántica es esto: que yo he notado, tanto en el expediente como en la discusion que ha tenido aquí lugar, y hasta en el discurso del Sr. Gamazo, esta idea: la de que es un mal negocio el de los servicios postales marítimos, y que si habia resultado malo para la Compañía, era por culpa del Estado. Y ante esto, solo me ocurre decir que me hace el mismo efecto que si una persona me dijera: ¿ve usted esa fábrica de fundicion de hierro que está ahí? Ha sido un gran negocio; treinta años hace que la establecí; empezó produciendo el 3 por 100, luego el 8, despues el 15, y luego el 30; pero, amigo, hace diez años que viene bajando y está en ruina. ¿De modo que Vd. estará arruinado? Yo no; porque mire usted, esta casa en que vivo está hecha con las ganancias que obtuve cuando producia el 30 por 100, y las dehesas de Extremadura lo mismo, y el papel que tengo en el Banco y las acciones de ferro-carriles tambien; de suerte, que yo estoy bastante bien; la fábrica es la que se arruina. Pues esto pasa con la Trasatlántica; y no vayamos á cargar á la cuenta del Tesoro el estado en que esa Compañía se encuentra hoy.

Segunda rectificacion. El Sr. Gamazo, al contestarme al punto relativo á Filipinas, se olvidaba de una cosa muy importante; porque el argumento de S. S. consistia en lo siguiente: hemos dado por terminado el contrato con Filipinas, porque era una gran combinacion, y era preciso llevarla adelante en su totalidad. A esto contestaba yo: ¿qué inconveniente habia, y mucho ménos tratándose de la misma Compañía, en separar la línea de Filipinas durante cinco años ó contratar para cuando trascurrieran los cinco años? Y decia el Sr. Gamazo: es que es imposible que nuestras Compañías hagan competencia á las extranjeras con la subvencion que tienen en los viajes á Oriente. Sobre esto yo digo á S. S.: ¿pretende S. S. estar más enterado que la Compañía misma? ¿No camina siempre la Compañía bajo el supuesto de las 49.500 pesetas, y no de las 139.000 que se le dan? Pues si se le da cerca del triple, ¿qué fuerza puede tener ese argumento?

Lo propio puede decirse respecto de la cantidad total. Parece que el Sr. Gamazo me hace señas, como diciéndome que ya ha contestado á esto el Sr. Villaverde. Perdone S. S.; el Sr. Villaverde me contestó, yo le repliqué, y no ha vuelto á decir nada sobre el asunto.

Y en cuanto al Sr. Fernandez Villaverde, creo que no he logrado, por torpeza mia, hacerme entender de S. S.

Dice S. S. que la aprobacion del contrato es asunto administrativo, y que lo legislativo es únicamente el crédito que se pide (*El Sr. Fernandez Villaverde*: La declaracion de la obligacion del Estado); pero que de lo demás, solo se puede hablar como elemento de censura, bajo el punto de vista de ciertas facultades que tiene el Parlamento, que exceden á las legislativas. Pues yo digo á S. S. que cuando se trata de actos propios del Poder ejecutivo, aunque éste quiera, no pueden traerse al Parlamento, como, por ejemplo, el nombramiento de un gobernador.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Señor Azcárate, me parece que está S. S. fuera de la rectificacion.

El Sr. **AZCARATE**: Estoy explicando mi argumento; pero si S. S. no lo cree así, terminaré. Cuando se trata de un acto propio del Poder ejecutivo, no puede venir aquí sino despues para el efecto de la censura; pero este contrato no viene solo para esto, sino que viene para su ratificacion, para su aprobacion, para su discusion, modificacion y votacion. Y desde el momento en que el Presidente ha dicho que se admiten enmiendas á cada condicion del contrato, no vale decir, como el Sr. Fernandez Villaverde, que la minoría votará en contra, no; la minoría debia abstenerse y protestar contra la solucion del Presidente, diciendo: Esa es cosa del Poder ejecutivo; discutamos solo el artículo y enmiendas á los artículos en lo eco-

nómico ó financiero; esto es lo que procedería, y no votar en contra, porque este voto implica que no parece bien la enmienda, pero sí las condiciones del contrato; mientras que, absteniéndose, se va á entender que el Parlamento no tiene facultades para votar esto. (*El Sr. Villaverde pronuncia algunas palabras que no se entienden.*)

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): Terminada la totalidad, se procede á la discusion por artículos.»

Se leyó el 1.° que decia:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para incluir en presupuestos por todo el período de duracion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica el 17 de Noviembre de 1886, créditos por la cantidad máxima anual de pesetas 8.445.222'28, con destino á satisfacer los gastos de los servicios postales marítimos que son objeto del mencionado contrato.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): A este artículo hay cuatro enmiendas.

La del Sr. Marqués de Mochales dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar la siguiente enmienda al art. 1.° del proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.

El art. 1.° se redactará en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se autoriza al Ministro de Ultramar para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española, siempre que el art. 2.° letra *A* del contrato se modifique en el sentido de que de los 36 viajes á las Antillas salgan de los puertos de Cádiz, Vigo y Santander, rindiéndolo á la vuelta de igual manera; quedando autorizado el Gobierno de S. M. para incluir en presupuestos, por todo el período de duracion del contrato celebrado por la Compañía Trasatlántica el 17 de Noviembre de 1886, créditos por la cantidad máxima anual de pesetas 8.445.222'28 con destino á satisfacer los gastos de los servicios postales marítimos que son objeto del mencionado contrato.»

Palacio del Congreso 17 de Marzo de 1887.=El Marqués de Mochales.=Gabino Bugallal.=Eduardo García de la Riega.=Fernando Cos-Gayon.=Ezequiel Ordoñez.=El Conde de Sallent.=R. El Conde de Revilla Gigedo.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La Comision tiene la palabra para decir si admite ó no la enmienda.

El Sr. **GAMAZO**: La Comision tiene el sentimiento de no poder admitir la enmienda.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): El Sr. Marqués de Mochales tiene la palabra para apoyar la enmienda.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Señores Diputados, no temais que despues de las elocuentes y no cortas oraciones que aquí se han pronunciado, venga yo á molestar vuestra atencion con un largo discurso, que considero innecesario, dados los términos en que hoy se encuentra planteada la cuestion que es objeto de la enmienda que acaba de leerse, y que someto á vuestra consideracion, no por pueril deseo, sino por la conviccion que tengo de la justicia que me asiste para reclamar esa variacion en el proyecto de ley que discutimos.

Desde el momento en que fué conocido el contrato celebrado por el Gobierno de S. M. con la Compañía Trasatlántica, las provincias de Galicia, y especialmente el puerto de Vigo, manifestaron el deseo, basado en la necesidad de que se preste amparo á su comercio, y la legítima esperanza que abrigaba de que una de las tres expediciones mensuales á las provincias de Ultramar, á Cuba y Puerto-Rico, y que se consignan en el contrato que han de salir de Cádiz y Santander tan solo, parta del puerto de Vigo y del de la Coruña, consignándose así en el contrato.

Exposiciones de todo género, reclamaciones de todas clases, nacidas de Ayuntamientos, Diputaciones, Cámaras de comercio, Sociedades, etc., etc., fueron dirigidas con este objeto al Gobierno de S. M. y á las Córtes; y el Gobierno de S. M. hubo de tomarlas en consideracion y hubo de apreciar las circunstancias todas que obligaban á los puertos ya citados á reclamar este pequeño beneficio, para ellos beneficio que redundará naturalmente en todo el país. Nuestras gestiones, como representantes de aquellos intereses, creo que al fin han tenido un resultado satisfactorio; pero por si así no fuera, y como premisa de esta cuestion, yo he de preguntar al Gobierno de S. M. si está resuelto á que una de esas expediciones salga y llegue mensual y alternativamente al puerto de Vigo y al de la Coruña, aun cuando no quede consignado en el contrato, y porque al fin y al cabo, en el art. 10, cap. 2.° del contrato, que trata de las condiciones generales, al Ministro de Ultramar, de acuerdo con el Ministro de Marina, queda la facultad de fijar los itinerarios, las escalas, las horas y fechas de salida de estas expediciones, etc. Por consiguiente, repito, como premisa de esta cuestion, yo rogaria al Gobierno de S. M., si en ello no tiene inconveniente, se sirva hacer alguna aclaracion sobre este punto, porque tambien podrán satisfacerse nuestras naturales exigencias si el Gobierno declara que, por lo ménos una vez al mes, hará escala en el puerto de Vigo, lo mismo á la ida que á la vuelta, una de las expediciones que se marcan en el art. 2.°, letra *A* del contrato, y para el caso de no satisfacerme las explicaciones del Gobierno, me reservo, Sr. Presidente, el derecho que tengo para apoyar mi enmienda, y que el Congreso declare si se toma ó no en consideracion.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): A consecuencia de haber celebrado conmigo algunas conferencias los Sres. Diputados por Galicia con el fin de manifestar al Gobierno el deseo que abrigan, y quisieran ver realizado, de que alguna de las expediciones que parten de Cádiz saliera de la Coruña ó de Vigo, ó volvieran á Vigo ó á la Coruña, yo, que juzgué que la peticion era justa, di todos los pasos necesarios para cerciorarme de si era posible realizar los deseos de los Diputados de aquella importantísima region de nuestra Península; pero me encontré con una dificultad digna de atencion, cual era la de que, todo cuanto se diera de este modo á Vigo ó á la Coruña, se le quitaba á Cádiz; y en vista de esto, tanto por la situacion en que Cádiz se encuentra como por lo querida que nos es aquella ciudad á todos los españoles, porque nos recuerda muchas de nuestras más preciadas glorias nacionales, el Gobierno creyó que debia procurar satisfacer las justas exigencias de los Diputados gallegos bajo otra forma, sin lastimar para nada los intereses de Cádiz, que todos debemos respetar, y si es posible proteger y acrecentar: tal es la situacion desdichada en que va que-

dando aquella hermosa é ilustre ciudad. Con este motivo, el Gobierno dió cerca de la Compañía todos los pasos necesarios, y pudo conseguir de ella bastante, ó por lo ménos lo que, á mi juicio, puede satisfacer, por de pronto, los deseos y las aspiraciones de las provincias gallegas.

La Compañía Trasatlántica dijo que no la perjudicaba en absoluto la satisfaccion del deseo de las provincias gallegas, y que, por su parte, no tendria inconveniente ninguno en acceder á sus pretensiones, que, al fin y al cabo, se limitaban, como ya he expuesto, á que una de las dos expediciones que salen de Cádiz volviera á Vigo un mes y otro á la Coruña, porque esto, en realidad, á la Compañía Trasatlántica le significa lo mismo. Pero la misma Trasatlántica hubo de tener en cuenta la lucha que venía á establecerse entre las provincias gallegas de un lado y la provincia de Cádiz de otro, las dificultades que habian de surgir de esa lucha y los obstáculos que esto podria traer al Gobierno, y entonces la propia Compañía, imponiéndose un sacrificio que yo le agradezco muchísimo, ofreció que á los cuatro meses de publicada la ley, si este proyecto llegara á serlo, se comprometia á establecer una cuarta expedicion que, partiendo un mes de Vigo y otro de la Coruña, volviese á uno de estos dos puertos, ya al mismo de partida ó ya saliendo de uno y volviendo al otro, que esto será, en su caso, á gusto exclusivo de las provincias gallegas y de los puertos de Vigo y la Coruña; añadiendo, además, que una de estas expediciones tocaria en Puerto-Rico.

La Compañía se compromete, por último, á establecer este servicio por un año, fundada en razones fáciles de explicar. ¿Es que la Compañía tiene en este nuevo servicio pocas pérdidas? ¿Es que puede hacerle sin gran sacrificio? Pues el servicio continuará como definitivo por todo el tiempo del contrato. ¿Es que, por el contrario, no puede hacerlo? ¿Es que son tan extraordinarias las pérdidas que no puede cargar con ellas? Pues entonces el servicio no continuará sino de acuerdo con el Gobierno, quien examinará si se puede hacer alguna pequeña trasformacion en el contrato, que permita á la Compañía continuar con esta cuarta expedicion. Pero por de pronto, las provincias gallegas tendrán esa cuarta expedicion periódica como las que salen de Cádiz, en dia fijo, con buques que tengan análogas condiciones para el pasaje y para la carga y todos los requisitos, lo mismo, próximamente, que las expediciones que parten de Cádiz.

Si esto satisface, que yo creo que satisfará por de pronto á las provincias gallegas, me alegraré infinito; y entonces suplico al Sr. Marqués de Mochales que retire la enmienda, puesto que de todas maneras, en lugar de lo que pide, se va á dar á aquellas provincias una cuarta expedicion completa, que saldrá una vez de la Coruña y otra de Vigo, haciendo el retorno en la misma forma, á fin de atender por igual á estos dos importantes puertos de aquella costa.

Y no tengo más que añadir, en concepto de aclaracion, que es lo que me ha pedido el Sr. Marqués de Mochales.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Lo habeis oido, Sres. Diputados; al fin y al cabo, los que tenemos la honra de representar las provincias gallegas, hemos logrado que nuestras gestiones no hayan sido completamente infructuosas; la Compañía y el Gobierno de S. M. han comprendido la razon y la justicia de las reclamaciones de aquellos puertos, y una y otro han venido á convenir en que una cuarta expedicion como prueba sería bastante á satisfacer por ahora las necesidades de aquel comercio.

Hay, sin embargo, en esta promesa (que yo sinceramente creo es sério compromiso), en mi concepto, y quizá por el recelo y por la desconfianza natural y propia del carácter de nosotros los gallegos (*Grandes risas*); hay en esto, repito, una sola salvedad que puede ser causa de nuestra desconfianza, porque pasado el año pudiera suceder que á la Compañía no la conviniera continuar con la cuarta expedicion y al Gobierno no le fuera posible conceder alguna pequeña subvencion para que esa cuarta expedicion continuara.

Por eso yo me atreveria á preguntar al Gobierno: ¿es que el Gobierno está dispuesto á hacer algun sacrificio para mantener esa cuarta expedicion, si la Compañía considerara que la era imposible continuarla?

Por lo demás, y aprovecho esta oportunidad para dar las gracias al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, al Gobierno todo, á la Comision y á la Compañía por los beneficios que reportarán las provincias gallegas y el comercio del Noroeste con esta concesion, y por el verdadero interés que se han tomado por ellas, comprendiendo la justicia de su reclamacion y la necesidad que vienen á llenar, pues que tendremos cuatro correos mensuales á las provincias de Ultramar; y accediendo á los deseos del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, puesto que tengo la conviccion íntima de que si pasado el año no fuera factible esa cuarta expedicion habria de procurar de alguna manera compensar la pérdida que sufririan los puertos de Vigo y Coruña, combinando las escalas de modo que alguna de las expediciones que quedaran hiciera escala en aquellos puertos, especialmente el de Vigo, no tengo, repito, ninguna dificultad en retirar la enmienda; y así, ruego á la Mesa que se sirva tenerla por retirada.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): El Sr. Marqués de Mochales hace poco tiempo que está en Galicia, porque, si no recuerdo mal, es hijo de Jerez; pero se conoce que S. S. ha aprovechado el tiempo, porque se ha hecho *bien gallego*. (*Risas.*) Digo esto, porque la pregunta con que ha terminado S. S. demuestra bien á las claras la desconfianza de que hablaba y que decia era desconfianza de gallegos.

Ya comprenderá S. S. la dificultad que tengo para contestar á esa pregunta de una manera terminante, porque yo, claro está, abrigo mucha confianza en la buena fe de la Compañía; pero, al fin y al cabo, no tengo tanta, ni en esa ni en ninguna Compañía, que me permita no temer que al enterarse de que, para en adelante, se ofrece desde luego un auxilio á esa cuarta expedicion, no haga lo posible para en su tiempo obtenerlo. Así es, que no puedo decir nada respecto á si, en el caso de que la Compañía tuviera pérdidas, el Gobierno la subvencionaria para que con-

tinuara esa cuarta expedicion. No sé lo que hará el Gobierno. Lo único que puedo afirmar á S. S. es que, una vez establecida la cuarta expedicion, que tiene por objeto servir, no solo los intereses de dos puertos de Galicia, sino tambien los intereses de Puerto-Rico, una vez establecida, y establecida por un año, es de suponer que se creen tales corrientes comerciales en esa direccion, que al cabo del año tendrá la Compañía bastantes elementos para poder continuar con esa expedicion.

Esto creo yo, y así es de esperar, que en un año puede haber tales trasformaciones, tales cambios y tales combinaciones en la manera de ser de que ahora se contrata y de la expedicion que ahora se propone, que sea posible el que, sin ofrecimiento ninguno prévio, subsista lo que quiere el Sr. Marqués de Mochales, ó sea que esa cuarta expedicion, si llega á establecerse por un año, se confirme definitivamente.

Así, pues, debe esperarlo el Sr. Marqués de Mochales, y así lo deseo yo; y si para entonces fuera Gobierno, claro está que más lo garantizaria, ya que en estos asuntos mucho puede el deseo del Gobierno.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Despues de las explicaciones del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que me satisfacen por completo y que creo han de satisfacer tambien á las provincias gallegas, solamente tengo que hacer notar á la Cámara que, por efecto de esas dudas y sutilezas, S. S. resulta más gallego que yo, si es que es ser gallego el ser desconfiado; y yo no lo soy, desde el momento en que retiro mi enmienda y confiadamente me entrego, y entrego á mis representados al buen deseo y buena fe del Gobierno y de la Compañía Trasatlántica.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La del Sr. Navarro Reverter dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la aprobacion del Congreso la siguiente enmienda al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica Española.

El art. 1.° de dicho dictámen quedará redactado en esta forma:

«Se autoriza al Gobierno de S. M. para adjudicar en concursos públicos y por plazo hasta de veinte años, los servicios postales marítimos comprendidos en el art. 2.° del contrato que se acompaña.

Los concursos serán cuatro, á saber:

1.° Para el servicio de las Antillas segun el detalle de la letra *A*.

2.° Para el servicio de Filipinas segun el detalle de la letra *B*.

3.° Para el servicio de 12 viajes anuales por lo ménos al Rio de la Plata, segun la letra *D* y el artículo 4.° del proyecto de la Comision.

4.° Para el servicio de las costas y posesiones de Africa segun el detalle de las letras *D* y *E*.

Estos concursos se verificarán con arreglo á las disposiciones que el Gobierno dicte, incluyéndose en los presupuestos de todo el período de duracion de los contratos los créditos necesarios para la ejecucion de los referidos servicios marítimos.»

Palacio del Congreso 8 de Marzo de 1887.=Juan Navarro Reverter.=Antonio Ramos Calderon.=Alberto de Quintana.=Eduardo Vincenti.=Manuel Pedregal.=Antonio Vazquez Queipo.=José Sanz.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no esta enmienda.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Como el Congreso ha visto, la enmienda que acaba de leerse es esencialmente contraria al dictámen de la Comision, y por este motivo, ésta, sintiéndolo mucho, se ve en la necesidad de no poder aceptar la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Navarro Reverter tiene la palabra para apoyar esta enmienda.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Señores Diputados, un docto catedrático de la Universidad Central, que ha consumido el tercer turno en contra del dictámen de la Comision, al comenzar su peroracion decia que encontraba agotado el tema del debate. Mucho tiempo ha mediado desde aquel dia hasta hoy: ¡cuántas cosas han pasado! Aquel campo que el señor Azcárate encontraba sin cepa con racimo, se ha convertido en un campo de batalla, donde esforzados guerreros han librado grandes luchas, luchas en las cuales campean el talento y la ilustracion por todos lados.

Hoy, más que entonces, el tema está completamente agotado bajo todos sus aspectos, y aun tengo para mí que la paciencia de la Cámara está agotada en todos sus grados. Buscar puntos de vista nuevos en este asunto, cuando el Sr. Azcárate tuvo que hacer un ligero esfuerzo de su peregrino ingenio para encontrarle, él que diariamente se ejercita en el arte de la palabra y en la gimnasia de la inteligencia, sería en mí pretension ridícula, en mí, que no soy, despues de todo, más que un modesto obrero dedicado hace años á aplicar á las trasformaciones de la materia las reglas que aprendí cuando, de un modo superficial é incompleto, estudié las ciencias físico-matemáticas, y mucho más llegando tarde y al rebusco en campo donde tan diligentes recolectores han sacado ya la cosecha. Harto haré, Sres. Diputados, si puedo exponer algunos razonamientos más ó ménos técnicos y más ó ménos económicos, en apoyo de la enmienda que hemos tenido la honra de presentar; razonamientos que serán desde luego áridos y de poco valor todos aquellos que no consistan en repetir mal lo que tan bien han dicho todos los oradores que han usado hasta hoy de la palabra.

Pero ante todo tengo que cumplir un deber, no de cortesía, sino de conciencia, con el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, manifestándole, en nombre de algunos de los firmantes de la enmienda, y en el mio propio, nuestro agradecimiento, porque con las hidalgas, leales y patrióticas declaraciones del lunes último permite que armonicemos los impulsos de nuestra razon con nuestros deberes como Diputados de la mayoría y afiliados al partido liberal dirigido por S. S.

Yo de mí sé decir que soldado bisoño en las filas de ese ejército, esperaba esta declaracion de S. S., porque yo, que conozco su historia, sé que sus tradiciones representan la mayor suma de libertades ordenadas que el país puede gozar.

Y cumplido este deber de conciencia hácia el señor Presidente del Consejo de Ministros, y puesto en la necesidad de molestar á la Cámara, necesito de toda vuestra benevolencia, Sres. Diputados. Yo sé que no la habeis negado nunca á todos los que, con ménos razon que yo os la han pedido; yo sé que no me la negareis, porque carácter es este muy saliente de vuestra superioridad y de las tradiciones generosas de esta Cámara; pero aun sabiéndolo, es tal la majes-

tad de este recinto y es tanta vuestra autoridad, que, os lo confieso, me siento verdaderamente impresionado, y solo invocando vuestro compañerismo, que desde luego es para mí muy lisonjero, podré tratar de exponer algunos argumentos á favor de la doctrina consignada en la enmienda de que se ha dado lectura. Doctrina que consiste en sustituir al sistema de la contratacion directa el sistema de la concurrencia pública; doctrina que no pretendemos que sea nueva; doctrina que ha tenido á su favor el apoyo de los señores Diputados que han hablado impugnando el dictámen; doctrina sancionada por larga práctica, que ha sido favorablemente juzgada en el terreno de la razon pura, que está consagrada por una larga experiencia y que constituye hoy uno de los principios de la Administracion pública más recomendados por los hombres ilustres de todos los países para la contratacion de los servicios del Estado.

Claro es que en asuntos de la Administracion del Estado, de suyo complejos y difíciles, no se pueden aplicar en todas las ocasiones y en todos los momentos las teorías absolutas con toda la rigidez que la abstraccion exige, y puesto que se trata de un caso concreto y á él limitamos nuestra enmienda, menester será examinarlo para deducir despues de su exámen si realmente la aplicacion de esa enmienda al caso actual, es el único medio de satisfacer los intereses públicos á la vez que los muy respetables de la marina mercante.

Todos conoceis, Sres. Diputados, la historia de este asunto. Una poderosa Compañía marítima tenía á su cargo servicios postales del país. Vaivenes de la fortuna, contrariedades de la suerte, pérdidas que afectan á las Sociedades industriales, y más especialmente á las marítimas, á las cuales puede, sin duda, aplicarse la exclamacion melancólica de Espronceda:

«¡Ay triste el que fia
del viento y la mar!»

dieron al traste con la prosperidad de la Compañía. La situacion crítica de la Compañía la obligó á dirigirse al Gobierno pintándole su verdadero estado, su próximo naufragio, y proponiéndole una de tres combinaciones para evitar, no solo la rescision del contrato, sino tambien la propia é inminente ruina. Y así como es ley de la naturaleza que de la muerte sale la vida, así de aquella amenaza de muerte y de aquel conato de rescision de la Trasatlántica nació el proyecto de contrato de servicios marítimos que está sometido á vuestra deliberacion.

Se instruyó con este motivo un expediente, se hicieron largos y prolijos estudios: por cierto que no aparecen en el expediente; pero que bajo la palabra del señor presidente de la Comision, nosotros debemos creerlo, y como resultado final, aun cuando desentendiéndose en cierto modo del expediente, el Consejo de Ministros tomó un acuerdo dividido en tres partes. Acordó el Consejo de Ministros ampliar los servicios postales marítimos de España; que se ofreciera á la Compañía Trasatlántica esta ampliacion, pero con la condicion de que se realizasen los servicios con la rapidez, comodidad, seguridad y economía exigidas por los adelantos del arte naval, y en consonancia con lo que otras Naciones tenían ya establecido, y si la Trasatlántica no los queria aceptar sacarlos á concurso.

El acuerdo del Consejo de Ministros es á todas luces un acuerdo patriótico, es un acuerdo nobilísimo, digno de los plácemes del país. Porque solo uno de estos dos pensamientos podia latir y palpitar en el fondo de aquel acuerdo, y solo uno de estos dos caractéres y de estas dos tendencias podia tener: primero, podia tener por objeto crear las reservas navales del país; segundo, podia tener por objeto desarrollar los elementos mercantiles é industriales de la Nacion. Si fué lo primero, si se trataba de crear las reservas navales del país, el acuerdo del Consejo de Ministros estaba y está en consonancia con lo que realizan ahora todas las Naciones del antiguo y del nuevo continente; está de acuerdo con lo que exigen la seguridad de la Patria y la defensa de las colonias; está de acuerdo, en fin, con la necesidad imperiosa de crear esos elementos poderosos sin los cuales ningun pueblo puede ocupar en el concierto de las Naciones marítimas ni aun el lugar más modesto; esos elementos que se llaman *las reservas navales*. Si era el segundo, si se trataba solo de desarrollar los intereses materiales del país y el comercio nacional, el acuerdo del Consejo de Ministros tambien merece plácemes, porque efectivamente, facilitar las comunicaciones entre España y los pueblos todos del globo, propagando con ello la cultura; multiplicar el tráfico, fomentar las industrias, desarrollar el comercio, acercar á la Metrópoli tantos trozos del territorio patrio como hay esparcidos por el Océano, completar las arterias del comercio universal, estrechar la distancia entre los continentes, para que los pueblos visiten á los pueblos á través de los mares, como el hombre visita al hombre á través de los abismos y á través de las montañas de la tierra, todo esto constituye una empresa digna de los alientos de un Gobierno liberal que quiere hacer la felicidad del país y desarrollar los elementos de su prosperidad.

Pero confieso, Sres. Diputados, que despues de haber estudiado detenidamente el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Ultramar y el dictámen de la Comision, no he logrado encontrar ese pensamiento sustantivo claro y definido ni en el proyecto ni en el dictámen. Yo atribuiria sin dificultad alguna á mi propia torpeza, á mi falta de inteligencia, esta negacion, si no hubiera oido con el mayor cuidado los elocuentísimos discursos pronunciados desde el banco de la Comision; discursos todos encaminados á examinar puntos importantes de detalle, pero ninguno de ellos, en mi sentir, dirigido á demostrar la idea generatriz de ese proyecto, que despues de todo va á ligar por veinte años á la Nacion, y que así puede ser fuente de prosperidad para la Patria como cadena con que la esclavice nuevo Prometeo á la roca de sus errores.

Entiendo que es de tal importancia esclarecer este punto, que procediendo por exclusion, voy á permitirme tratar de investigar la índole propia del proyecto para ver si responde á la necesidad de crear nuestras reservas navales, y si no resuelve esto, que es un fin eminentemente patriótico, si puede servir para desarrollar los elementos mercantiles é industriales del país. Esto es tanto más necesario cuanto que despues de los discursos de los Sres. Azcárate y Villaverde, no he visto tampoco aclarada por la Comision la idea de lo que son reservas navales del país, y entiendo que es preciso fijar bien este concepto para saber si con el proyecto que discutimos pueden crear-

se esas reservas navales. Para ello necesitaré quizás descender á algunos detalles de todos vosotros conocidos, y que por su aridez exigen de mí que os pida que me absolvais de la falta en que incurra al hablar de ellos, falta que no es mia, sino de la índole misma del asunto.

El barco de hierro anuló al buque de madera. Era natural; desde el momento en que allá en la aurora de su civilizacion el hombre encontró el fuego, conquistó ese músculo poderoso de la humanidad que se llama hierro, y con él ha dominado la Naturaleza; por eso el barco fué de hierro. No paró aquí el progreso; en esas misteriosas trasformaciones de las agrupaciones moleculares que se verifican en los cuerpos sin alterar su naturaleza, una de las que han preocupado mucho tiempo á los sábios ha sido la trasformacion del hierro en acero. La produccion de este acero en grandes cantidades, ha producido una verdadera revolucion en la industria. Mientras que el acero no tuvo más aprecio que su temple, las aplicaciones del acero eran limitadas. Pero desde el momento en que el acero perdió su rigidez y se doblegó con plástica resignacion á la voluntad del hombre, tomando todas las formas que el hombre quiso darle, sustituyó al hierro en la mayor parte de las aplicaciones industriales, y abrió desconocidos horizontes. El acero no es más que el hierro perfeccionado, un hierro purificado por la inteligencia mejor que por la mano del hombre. Ya sea (que esto no nos interesa por el momento) que por la cementacion se añada carbono al hierro forjado, ya que por el pudelado se quite carbono al hierro fundido, ya sea Bessemer con su corriente de aire, ya sea Siemens con sus óxidos reductores, ya sea Krupp con sus pequeños crisoles los que produzcan esa inmensa cantidad de inimitables aceros, inimitables dentro de su sistema, lo cierto es que el acero domina hoy en el mundo, y que así como el hierro anuló el barco de madera, el acero ha anulado al buque de hierro.

En la marina el acero ha tenido grandes aplicaciones para sustituir al hierro, porque con menores espesores y el 25 por 100 ménos de peso, ha podido producir mayores resultados, puesto que su resistencia es doble que la del hierro, y así han podido construirse esos barcos mucho mayores que los antiguos, ya que todo lo que han perdido en peso muerto han podido ganarlo en velocidad. Y como en la cadena no interrumpida de los adelantos, parecido en lo indefinida á la sucesion de los dias, un adelanto y un progreso refluye en los demás, así tambien la aplicacion del acero á la maquinaria motriz ha producido la disminucion de peso y el aumento de potencia; y como á la vez han venido á resolver el problema económico la triple y la cuádruple expansion, disminuyendo desde medio á un kilógramo de gasto de hulla por caballo nominal, han podido aplicarse esas máquinas poderosas de tantos miles de caballos á esos buques gigantescos, que son verdaderos mónstruos marinos, y que el poeta de más volcánica imaginacion no hubiera podido ni soñar.

¿Pero es que el comercio necesitaba todas estas modificaciones y todas estas grandes velocidades, porque verdaderamente el éxito de los problemas económicos y mercantiles dependiera de esa voracidad de las velocidades? No; no es esa sola la causa, aun cuando es una causa principal, la que envuelve hoy á la marina en esa especie de nebulosa que la arrastra al vértigo de las dimensiones, de las velocidades y de los éxitos. La marina de guerra se apoderó rápidamente de todos estos adelantos que la aplicacion del acero á la marina mercante habia producido, y hoy los buques de guerra son unas verdaderas fortalezas, de gran volúmen, de gran resistencia y de gran velocidad. Dedicados exclusivamente al arte de la guerra, todo se sacrifica á este objeto. Los cañones que montan son cañones poderosos, pocos en número, pero de gran alcance y de gran peso; porque en esto de los cañones tambien el progreso amenaza ser indefinido. A un nuevo cañon más poderoso que los anteriores, inventado por el ingénio, responde un nuevo blindaje más fuerte que los anteriores, inventado por la industria.

Así sucede que en 1867, por ejemplo, presentó Krupp en la Exposicion de París un cañon, que fué verdaderamente el asombro de todos los que la visitaron, y ese cañon está hoy casi relegado al olvido al fuerte de Kiel. En 1873 construyó Krupp un cañon, que tuve el gusto de ver en la Exposicion de Viena, que pesaba 37 toneladas, y que se consideró como el *summum* del poder de la artillería. Aquel cañon lo manejaba la mano de un niño, por medio de combinaciones muy notables del ingénio mecánico; pero se encontró Krupp con que Obonkoff, en Rusia, construyó un cañon de 40 toneladas, y entonces Krupp, que no podia quedar rezagado, fabricó otro de 50 toneladas. Parecia que este era ya el punto final del empeño, mucho más cuando aquel cañon costaba 60.000 duros, y cada disparo 10.000 reales; pero acabo de leer en una Revista científica inglesa, que se están haciendo en el arsenal de Woolwich las experiencias de un cañon, construido por Armstrong, de 110 toneladas, de 2.500 quintales, Sres. Diputados, que tiene 13 metros de largo, cuyo proyectil pesa 800 kilógramos, y su velocidad inicial es de 600 metros; es decir, casi doble de la velocidad inicial que tenian los proyectiles hace doce años.

Este cañon, este verdadero mónstruo de la balística, se destina á un buque de guerra sin troneras que está esperándole ya en las aguas inglesas.

Resulta de esto, que los buques de guerra hoy, necesitando cargar todo este peso, han cambiado completamente sus antiguas condiciones. Los buques de guerra actuales son mónstruos, que despues de todo, representan una gran suma de ingénio humano, y una gran suma de capitales, todo ello preparado para disparar una bala en un momento crítico, y estos son, no ya un prodigio de mecánica, sino una coleccion, una série de maravillas mecánicas.

Fácil es convencerse de ello.

El buque necesita andar; pues máquinas poderosas son sus propulsores; máquinas poderosas cubiertas con espesa camisa de carbon para resguardarlas. Pero las máquinas consumen agua y consumen carbon, y devuelven vapor y cenizas; pues máquinas especiales para alimentar las carboneras; máquinas especiales para extraer las cenizas; máquinas especiales para los ventiladores. Pero el buque necesita maniobrar: pues máquinas especiales para el gobierno del timon; máquinas especiales para la faena de levar anclas; máquinas especiales para virar en puerto el eje motor. Pero el buque necesita combatir: pues máquinas especiales para mover las pesadas torres de los acorazados; máquinas especiales para mover los cañones; máquinas especiales para presentar los pro-

yectiles y verificar la carga. Pero el buque necesita luz: pues máquinas especiales para mover los dinamos, que convierten en claro dia las noches del mar, y para poner en los topes esos poderosos faros que evitan los encuentros y los abordajes. Pero el buque necesita salvamento; pues máquinas especiales para el descenso rápido de las lanchas; máquinas especiales para achicar el agua; máquinas especiales para apagar los incendios; y todo son máquinas especiales dentro del buque; y resulta que sin este conjunto de máquinas, que son verdaderos prodigios, no podria moverse ningun buque de guerra. No parece sino que la mecánica, despues de haber dominado por completo en la tierra, ha querido dominar tambien en el mar, y ha entregado á la ciencia del ingeniero el cetro del progreso moderno, arrancándolo de las ciclópeas manos del Vulcano de la fábula, hoy convertido con estas maravillas en triste forjador de apartada aldea.

Resulta así que los buques de guerra con estas condiciones no pueden dedicarse á todos los demás servicios á que antes se dedicaban; por ejemplo, no pueden destinarse á los trasportes de tropas y de material de guerra; no pueden destinarse al servicio de avisos y de exploraciones; y de aquí nace la necesidad absoluta, no deducida de reglas teóricas, no deducida de razonamientos por estos vuelos de la imaginacion, no deducida de argumentos hijos de la ciencia, no, sino deducidas de la experiencia de las reservas.

Las reservas navales son absolutamente necesarias para complementar la armada de guerra. Todos, ó la mayor parte de los ingenieros navales modernos, están de acuerdo en estas dos conclusiones, en que sin una reserva naval poderosa y sin astilleros en el país donde se puedan reparar, conservar y aun construir los buques modernos de guerra, no se puede tener una escuadra de combate, sino que á lo más se tendrán unos cuantos buques de guerra.

Y esta opinion la sostuvo el señor general Beranger en los brillantes discursos que pronunció en el Senado con motivo de la construccion de la escuadra.

La prueba de que se necesitan estas reservas navales; la prueba de que esta conclusion no es hija del raciocinio sino de la experiencia, nos la darán algunos casos que se han citado aquí y que conviene aclarar, ocurridos recientemente en Europa.

Cuando la vieja Inglaterra acometió su famosa aventura de Egipto, todo el mundo quedó asombrado del éxito. Mientras los graves diplomáticos europeos andaban por los salones de la antigua Bizancio buscando término y solucion al conflicto, los hombres de Estado de Inglaterra acordaban y realizaban la expedicion á Egipto, que vino á ser como una especie de espada de Alejandro para aquel nudo gordiano. Pero como en el arte de la guerra terrestre ha habido los mismos ó mayores adelantos que en el arte de la guerra naval, habia que trasportar no solo hombres y fusiles, sino toda la caballería, toda la artillería, todo un tren de puentes, ferro-carriles portátiles con sus secciones armadas, con sus wagones blindados, sus locomotoras, sus plataformas giratorias y sus estaciones provisionales; habia que trasportar material de telégrafos, y todo, en fin, lo que se necesita para hacer la guerra en un desierto enemigo. Entonces se encontró Inglaterra con que tenía inscritos en las listas de su Almirantazgo 400 vapores de gran andar que le sirvieron para trasportar rapidísimamente un ejército á Suakin, y que permitieron al leopardo inglés poner sus garras en las orillas del mar bíblico.

Posteriormente, cuando hace un año se temió que estallara la guerra entre Inglaterra y Rusia, en las vertientes del Afghanistam, ni más ni ménos que sucede hoy, porque tarde ó temprano ha de suceder, toda vez que allí se ventila la preponderancia sobre la India de una ó de otra Nacion, llamó al servicio á casi todos los buques mercantes que tenía inscritos en las listas del Almirantazgo, les armó con cañones de 64 libras, los instruyó é hizo practicar ejercicios, los dedicó al trasporte de torpederos de segunda clase, especie de moscas de mar cargadas de carbunclos. De ahí que gastara, como decian los señores de la Comision, 15 millones de pesetas en estos preparativos; pero, ¿qué significa esa suma que tanto asustaba á los señores de la Comision, qué significan 15 millones de pesetas, para una Nacion que en ménos de dos siglos ha gastado 35.000 millones de pesetas en presupuestos extraordinarios de guerra? Pasados los temores de ruptura, volvieron á su mision aquellos que eran vapores de paz, con la coraza de la guerra.

Pero la Inglaterra, que no se duerme ni descansa, porque en los tiempos presentes el que quiere conservar su preponderancia en el mundo no debe dormirse, pues que el sueño suele ser la muerte, envió á las aguas de Portland poderosas escuadras á las órdenes del almirante Hornby para hacer grandes maniobras navales; y allí, con experiencias fundadas en barcos mercantes como el *Oregon*, que se ha citado aquí, barco de gran andar, el almirante Hornby informó al Almirantazgo que las reservas navales eran absolutamente indispensables para las grandes escuadras, y que debian dedicarse, no solo al servicio de trasportes, sino tambien al servicio de cruceros, y debian servir de buques avisos, de exploradores, de porta-torpederos, de almacenes flotantes de carbon, de almacenes de pertrechos de guerra, de todo eso que constituye la impedimenta indispensable de las grandes escuadras. Como consecuencia de esto, el almirante Hornby y todos los ingenieros exigen las grandes velocidades como condicion indispensable, absoluta, para estas escuadras de reserva; porque efectivamente, siendo los buques de guerra de gran andar, es claro que la marina mercante que ha de auxiliar á esos buques, necesita tener una velocidad muchas veces igual á la suya. Esta condicion de la velocidad, está absolutamente demostrada como necesaria, porque en la expedicion á Egipto solo á la gran velocidad de los buques se puede atribuir el éxito rápido y feliz de Inglaterra. En las modernas guerras navales, que durarán poco porque con los elementos formidables de destruccion que hoy se conocen, todo se reduce á un encuentro en que uno de los contendientes es vencido ó queda vencedor con la velocidad del rayo, las reservas navales necesitan esas grandes marchas, porque si no, inutilizarian con su pesado andar la carrera y maniobras de los buques que constituyen las grandes escuadras.

Consecuencias de todos estos informes y experiencias fué que Inglaterra contratara con las Compañías Withe-Star y Cunard esos servicios de que se ha hablado aquí. Pero, Sres. Diputados, ¿es que esos servicios se han contratado bajo el punto de vista mercantil? ¿Es que se ha ajustado el precio de un servicio que se presta? No; lo que se ha ajustado es la seguridad de que cuando Inglaterra la necesite tendrá en los mares á

las veinticuatro horas de pedirla la reserva naval más poderosa de toda Europa. Esta seguridad es la que se ha comprado, porque probado que se necesitan las reservas navales para las grandes escuadras de combate, puesto que las necesidades del comercio y de la industria no exigen esas velocidades que son muy costosas, puesto que hay una diferencia muy grande entre lo que cuestan estos barcos con el andar que necesitan para los servicios de guerra y lo que cuestan para satisfacer á las necesidades mercantiles, esta diferencia de gasto es la que abona el Estado. No es una *subvencion* para un servicio mercantil que no exige esas velocidades, no es *un auxilio* para desarrollar el tráfico; es simplemente una compensacion de la diferencia de gasto que tendrian ahora los barcos para satisfacer á las necesidades presentes del comercio y del que tienen efectivamente para satisfacer á las necesidades eventuales de la guerra. Así es que decia ayer el Sr. Fernandez Villaverde: «El Sr. Azcárate no toma en cuenta que el Estado inglés ha de pagar 301.000 libras por el *Umbria* y 310.000 por el *Aurania*; pero no decia el Sr. Villaverde, ni podia decir que lo hubiera pagado el Gobierno inglés, sino que lo habrá de pagar en el caso de que necesite esos y los demás buques contratados.

Pues claro está; si el Gobierno inglés contrata esos buques para un momento determinado, para un instante de peligro, cuando se trate de defender los grandes intereses de Inglaterra, ¿cómo es posible que Inglaterra trate mercantilmente esta cuestion de salvacion de su preponderancia en el mundo? Así es que Inglaterra, al contratar esta especie de arriendo de estas escuadras mercantes, para un instante, para un momento determinado, lo que ha hecho ha sido, y es natural, inventariar sus buques, y cuando los necesite será cuando tendrá que responder de su precio, pero, entre tanto, lo que hace es confiarles los servicios postales marítimos, y en el precio por millas y por sus toneladas no va envuelto el precio de un servicio postal, ni de un servicio mercantil; lo que va envuelto es el precio del predominio de Inglaterra en todo el mundo.

Resulta de esto, Sres. Diputados, que no se pueden comparar cantidades heterogéneas, y que dentro de estos contratos que ha celebrado Inglaterra recientemente con las Compañías White-Star y Cunard, se impone la condicion de que hagan buques nuevos, pero no con arreglo á los planos que ellas propongan, sino con arreglo á los planos que les dé el Almirantazgo.

De manera, que lo que quiere Inglaterra es que esos buques sean para el Estado en caso de guerra; y tanto es así, que ese vapor, el *Umbria*, está ya reformándose para acomodarlo á las necesidades de las reservas navales y servir de tipo á los buques que ha de encargar el Almirantazgo inglés á las Compañías.

El ejemplo dado por Inglaterra lo han seguido todas las demás Naciones, que sacrifican á estas construcciones navales lo que antes sacrificaban al desarrollo de los intereses mercantiles.

Francia, cuando acometió la difícil aventura del Tonkin, necesitó trasportar grandes ejércitos, y acudió á la marina mercante; y al encontrarse con que la marina mercante no le daba todos los trasportes que ella necesitaba con la rapidez necesaria, sacó buena enseñanza, y ha tratado con sus dos Compañías la creacion de las reservas navales, y de ahí la construccion de esos grandes buques que aquí se han citado, y cuyos nombres no hay para qué repetir. Y ahora recientemente el Ministro de Marina francés acaba de publicar una disposicion para que todos los trasportes militares á las colonias y de las colonias á Francia se contraten directamente con los buques mercantes de mayor velocidad; es decir, que Francia que tiene una flota especial de trasportes anclada casi constantemente en Tolon, prescinde de su propia escuadra, y tiene que buscar en los buques mercantes de gran velocidad lo que necesita para el servicio de sus colonias.

Lo mismo hacen casi todas las Naciones extranjeras. Esos contratos de Alemania con el Norddeutcher Lloyd no significan más que el deseo de tener buques de gran andar, y de ahí que favorezcan á las Compañías para que tengan buques de reserva naval. El Imperio austro-húngaro, que ahora ha desarrollado sus servicios con el extremo Oriente, ha contratado tambien con el Lloyd austriaco, para que aumente las velocidades de los buques que van á los mares de la Indo-China, á fin de constituir sus reservas navales. Los Estados-Unidos ya las tienen, aunque se ocupan ménos, al parecer, de estas cosas. Rusia ha hecho más; Rusia, que tiene 19 buques de gran andar inscritos en las listas del Almirantazgo, acaba de dar una órden para que los oficiales de la armada puedan pasar temporalmente al servicio de esos buques, sin duda con el objeto de organizar las reservas navales militarmente.

Italia, esa Italia que se cita tanto, y que ya tendré ocasion de citar más, y ojalá que la tomáramos como espejo de nuestro progreso, de nuestra Administracion y de nuestro Gobierno; Italia, cuyos contratos con las Compañías mercantes de servicios postales y marítimos no terminan hasta dentro de cinco años, en vista del movimiento general de la Europa, no ha querido esperar al último momento, no ha querido esperar á esos cinco años para saber lo que tenía que resolver con esos servicios marítimo-postales. ¿Y sabeis lo que ha hecho Italia?

Ese vapor que la nota del Sr. Ministro de Ultramar suponia en poder de una Compañía, el *American*, es ya propiedad del Gobierno italiano, que de esa Compañía le ha adquirido. Es verdad que los datos del Sr. Ministro de Ultramar son de Enero y los mios son de Marzo. Ese vapor que S. S. suponia en poder de esa Compañía... (*El Sr. Ministro de Ultramar*: Ni he hablado siquiera de eso.) No habrá hablado S. S., de ello; pero lo ha dado al *Diario de las Sesiones* para que se publique, y el *Diario de las Sesiones* se lo atribuye á S. S. (*El Sr. Ministro de Ultramar*: He dicho que era una nota oficial, he copiado la nota oficial, el *Diario de las Sesiones* la ha insertado; pero yo no lo he dicho.) Acepto para mí la indicacion; porque entre otras cosas, lo que ménos tengo es, deseo de mortificar, ni á S. S., cuyas cualidades yo soy el primero en admirar, porque en S. S. veo al maestro de la literatura lemosina, y yo soy lemosin, ni á ninguno de los Sres. Ministros, ni á los dignos indivíduos de la Comision.

En una palabra, el *American* le ha comprado el Gobierno italiano; y no queriendo esperar la terminacion de sus contratos para constituir sus reservas navales, le ha enviado á un astillero inglés, en el cual se está hoy trasformando con arreglo á los planos que ha enviado el Almirantazgo, para que sirva de tipo y

de norma de los buques que se consideren necesarios para formar la reserva naval.

Y ha hecho más el Gobierno italiano. El Ministro de Obras públicas de aquel Gobierno ha publicado hace dos meses un decreto nombrando una Comision para que entienda de todo lo que se refiere á los asuntos de las subvenciones de las líneas postales marítimas, y proponga al Gobierno lo que se debe hacer antes de que terminen los contratos que tienen pendientes, porque en Italia el Ministro de Obras públicas es el jefe del departamento á cuyo cargo están las subvenciones de los servicios postales.

Esto es, desaliñadamente expuesto, Sres. Diputados, lo que hay en la teoría y en la práctica respecto de los servicios postales.

Se trata de una idea altamente patriótica; se trata de una idea de salvacion, en muchos casos, del territorio nacional, de la integridad de la Patria; de ser ó no ser la Nacion. Es claro que á esto debe sacrificarse todo lo demás; es claro que ante esto se oscurece todo; porque ya se sabe que en un combate naval se arriesga casi siempre la suerte de una Nacion, su predominio ó su postergacion, como en Finisterre y en Trafalgar; ó se arriesga aun más: se arriesga la suerte de la cristiandad y la causa del progreso, como en el golfo de Lepanto. Ante esto, claro es que los intereses mercantiles, por respetables que sean; que los intereses comerciales quedan realmente empequeñecidos, porque lo primero es vivir; y aquí se trata de vivir, y despues, y cuando se puede, adelantar y progresar.

Si esta es la idea generatriz de este proyecto; si realmente este proyecto tiene por objeto constituir las reservas navales del país, ¡ah! entonces contratad directamente, señores de la Comision.

Este es el caso de las contrataciones directas. Cuando se trata de estos altísimos intereses; cuando todo esto debe quedar completamente reservado entre los Almirantazgos y las Compañías, para que unas Naciones no puedan descubrir lo que hacen otras, y suceda lo que con el fusil de aguja, vencedor del Chasepot; cuando de esto se trata, las contrataciones directas son perfectamente lícitas, y las subvenciones no se deben regatear, porque entonces no se procura más que una cosa, que es la grandeza, la prosperidad, el predominio de una Nacion sobre todas las demás, y acaso la integridad de la Patria.

¿Es esto lo que se propone en este proyecto? Pues entonces indudablemente la contratacion directa se impone.

Pero, señores, con velocidades para el caso ridículas de 8 á 12 millas, cuando la característica absoluta de las reservas navales es la gran velocidad, las grandes marchas, de lo cual depende muchas veces el éxito de los combates, que á su vez lleva en sí la suerte de las Naciones, ¿cómo es posible formar esas escuadras de reserva? Con estas velocidades, ¿cómo y de qué manera pueden auxiliar los buques de la Compañía que tome á su cargo ese servicio á las escuadras de combate? ¿Pues no he dicho ya los sacrificios que están haciendo todas las Naciones para tener en estas reservas las mayores velocidades conocidas hoy?

Y, como decia muy bien el Sr. Gamazo, estas velocidades serán quizás eclipsadas por las velocidades de mañana, porque así como he indicado ya brevemente los adelantos que hasta ahora se han realizado, debe tenerse presente que en este momento está acaso preparándose la trasformacion del sistema de calefaccion de los vapores, y si este problema se resuelve, las velocidades tendrán que aumentar sabe Dios cuánto.

El Sr. Gamazo indicó que las calorías del carbon están á punto de sucumbir ante las calorías del petróleo. Es verdad que los resíduos del petróleo se están ensayando para la calefaccion; pero este petróleo se encuentra en Pensilvania, y la distancia, el coste de las comunicaciones, la carestía misma del artículo son una barrera hoy por hoy que se opone á su desarrollo. ¿Sabe, sin embargo, el Sr. Gamazo lo que está ocurriendo recientemente? Si lo sabe, como lo saben todos los Sres. Diputados. Al pié del Cáucaso, allá en los confines de Rusia, se han descubierto criaderos de petróleo más abundantes que los de Pensilvania, aunque ménos ricos. Un solo pozo da más que todos los de los Estados-Unidos, que en el año pasado llegaron á producir 40 millones de barriles, mientras que ese depósito del Cáucaso da una cifra enorme, como parece que es enorme todo lo que á Rusia se refiere: la cifra de 500 toneladas por hora.

Apenas si esto lo puede concebir la imaginacion. Pero se me dirá: es que esos pozos están en el Caspio, y no es fácil el trasporte del petróleo. Pues ya ha venido el capital á apoderarse del negocio. ¿Cómo? Construyendo, y esta es otra cosa verdaderamente enorme, una tubería de 1.000 kilómetros de longitud, que cuesta 50 millones de pesetas, para llevar este petróleo desde el Caspio al mar Negro al puerto de Batoum, y tambien se construyen buques aljibes de palastro para tomar esas inmensas cantidades de petróleo y repartirlos por las costas de todo el mundo.

Aplicados los resíduos de la refinacion de este petróleo á la calefaccion de los vapores, cuando su baratura lo permita, que será pronto, ¿dónde va á poder llegar el progreso?

Una tonelada de petróleo, como decia muy bien el Sr. Gamazo, da dobles calorías que una tonelada de carbon. ¿Cómo se va á comparar con el precio del carbon ese precio baratísimo del petróleo? ¿Es posible que la imaginacion pueda poner límite á estos grandes progresos que diariamente estamos tocando en las industrias? ¿Es posible que, como decia antes, la acalorada imaginacion de un poeta pueda llegar á hacer las octavas reales que hace la industria en nuestros dias? Pues la prudencia aconseja no comprometer por muchos años á las Naciones de tal manera que no puedan verse desenvueltas de las ligaduras con que se las sujeta cuando vengan estos grandes adelantos de la civilizacion. Y así tenía mucha razon el Sr. Gamazo al dejar palpitar en su elocuentísimo discurso esta idea: «¿Dónde iremos á parar con estos adelantos de la industria?» Pues aquí de la prevision.

Para crear las reservas navales, necesitándose como característica absoluta las grandes velocidades, no resulta de ese proyecto que se consigan las grandes velocidades; luego ese proyecto no sirve para crear las reservas navales. ¿Y qué ocasion, Sres. Diputados, podemos esperar en España más ventajosa para crear nuestras reservas navales? No encontraríamos otro momento como el presente para imponer á las Compañías subvencionadas la necesidad, el deber de esas grandes velocidades, para constituir ese complemento de nuestra escuadra de combate. Ahora me explico por qué el Ministerio, único técnico y facultativo que ha podido informar en el asunto, lo ha hecho en el sentido que consta en el expediente; de otra ma-

nera, no se concebía que el Ministerio de Marina hubiera informado esto. Porque ahora se trata de una cuestion exclusiva y esencialmente técnica, ante la cual la cuestion económica baja muchos puntos de su importancia, sin que por eso deje de tenerla; y el Ministerio de Marina informaba que se necesitaban buques de 17 millas de andar para los servicios de Cuba y Filipinas; buques de 16 millas de andar para el servicio del Plata, y de 15 millas para los demás servicios; claro es que queria constituir tres secciones de la escuadra naval de reserva. Y yo pregunto: ¿por qué, si se trataba de esta cuestion verdaderamente fundamental para el país, esencial y exclusivamente técnica, no se han seguido las inspiraciones del Ministerio de Marina, que pedia eso en sus informes?

No habiendo sucedido esto tomando las velocidades, y tomo las velocidades que decia el Sr. Fernandez Villaverde por no discutir, tomando las velocidades médias de los actuales buques de la Compañía Trasatlántica, de los cuales ya me ocuparé despues, que son 10 millas y una fraccion, ¿cómo es posible constituir estas reservas navales? Pues si no sirve ese contrato para crear las reservas navales de España y no se aprovecha este momento crítico en que podemos constituirlas, entonces pierde una grandísima importancia el proyecto y queda reducido simplemente á la consideracion de un proyecto para desarrollar los intereses mercantiles de la Nacion. Yo descarto, con profundísimo dolor, esta parte de la creacion de las reservas navales.

Vamos á imponer ¡qué digo vamos á imponer! hemos impuesto ya un inmenso sacrificio al país para crear nuestra escuadra; es condicion indispensable para la existencia de la escuadra de combate la existencia de la reserva naval, y ésta tiene que formarse con buques mercantes, y éstos tienen que ser los buques de las Compañías subvencionadas que en tiempo de paz se dedican á hacer los servicios postales marítimos. Ahora bien; si no aprovechamos esta ocasion; si realmente no construimos ahora aprovechando la ocasion y los momentos las reservas navales del país para completar el servicio de la escuadra de combate, quitamos á esa escuadra de combate gran parte, y parte esencial, de su eficacia, y á estos grandes esfuerzos, á estos grandes sacrificios que va á hacer el país, se la quitamos tambien por las probabilidades de su éxito.

Ahora bien, Sres. Diputados, si de las dos condiciones absolutamente indispensables para la existencia, para el ejercicio útil de la escuadra de combate, una de ellas la reserva naval, otra de ellas los astilleros del país para la conservacion, para la reparacion, y á ser posible, para la construccion de buques de la escuadra, si la primera desaparece, repito que los grandes sacrificios que vamos á imponer á la Patria para la creacion de nuestra escuadra de combate, van á quedar en gran parte estériles: y solo en este caso, único cuando se trata de estos intereses, es cuando se concibe la contratacion directa.

Descartada ya esta fase de la cuestion...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, van á pasar las horas de Reglamento, y por consiguiente, como parece que S. S. ha de hablar todavía mucho tiempo, habrá que suspender la discusion, á ménos que S. S. considere que en poco tiempo más puede terminar.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Señor Presidente, llevamos ya doce ó catorce dias de velocidades y de barcos, y no sé si de mareos; llevamos hoy cuatro horas mortales hablando de lo mismo, aunque por mi parte oyendo con mucho gusto á todos los oradores que han terciado en el debate, y supongo que la Cámara está fatigada de oirme á mí. (*Muchos señores Diputados*: No, no.) Muchas gracias, Sres. Diputados, por vuestra cortesía, que por cortesía solo puedo tomar esta lisonjera manifestacion.

Yo rogaria, pues, al Sr. Presidente me dejara en el uso de la palabra para mañana; pues ya que haya de molestar á los Sres. Diputados, que no sea todo el hartazgo de una vez.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á votar definitivamente un proyecto de ley.»

Se leyó, revisado por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votó y aprobó definitivamente, el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo de la fábrica de armas de Oviedo termine en dicha ciudad en la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): ¿Acuerda el Congreso que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Castrogeriz, provincia de Búrgos, vacante por opcion del señor Alonso Martinez?»

El Congreso así lo acuerda.

Se leyeron por primera vez, y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran, las siguientes adiciones y enmiendas al dictámen relativo al proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

Del Sr. Urzaiz, al art. 1.°

Del Sr. Navarro Reverter, al art. 1.°

Del Sr. La Serna, al art. 4.°

Del Sr. Montoro, al art. 44.

(*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): ¿Acuerda el Congreso reunirse mañana en Secciones?»

Así lo acuerda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los asuntos pendientes y reunion de Secciones.

Se levanta la sesion.»

Eran las seis y cincuenta minutos.

CUATRO APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, declarando exento del pago del impuesto sobre grandezas y títulos á D. Augusto Plasencia y Fariñas, Conde de Santa Bárbara.

A LAS CORTES.

El extraordinario mérito contraido por el coronel de ejército, teniente coronel retirado del Cuerpo de artillería, D. Augusto Plasencia y Fariñas, como inventor del sistema de cañones que lleva su nombre, y en recompensa del cual, por Real decreto de 7 de Marzo de 1887, se le ha hecho merced de título del Reino con la denominacion de Conde de Santa Bárbara, merece tambien que se le declare exento del pago del impuesto especial sobre grandezas y títulos.

En su consecuencia, y en virtud de lo prescrito en el art. 10 del Real decreto de 28 de Diciembre de 1846, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros y autorizado por S. M. la Reina Regente del Reino, tiene la honra de someter á las Córtes el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se releva al coronel de ejército, teniente coronel retirado del Cuerpo de artillería, Don Augusto Plasencia y Fariñas, del pago del impuesto especial establecido por Real decreto de 28 de Diciembre de 1846 y recargo del 33 por 100 autorizado sobre aquel por la base 1.ª, apéndice letra *E* de la ley del presupuesto de ingresos de 26 de Diciembre de 1872, por la merced de título del Reino de Conde de Santa Bárbara, creado á favor del mismo por Real decreto de 7 de Marzo de 1887; entendiéndose que la relevacion es personal, con arreglo á lo dispuesto en el párrafo 2.° del art. 10 del citado decreto.

Madrid 22 de Marzo de 1887.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros.

A LAS CORTES.

El estado en que se hallan algunas de las fortificaciones de nuestras costas y la necesidad urgente de artillarlas con nuevos y más útiles cañones, exigen gastos á que no es posible atender con el crédito autorizado en el presupuesto corriente para material de ingenieros. Tampoco pueden cubrirse con el indicado crédito los gastos que debe producir durante el actual año económico la reedificacion del edificio Alcázar de Toledo; y como la época presente es la más á propósito para la ejecucion de las obras, y su paralizacion ó no principio, hasta el dia en que debe empezar á regir el presupuesto pendiente de aprobacion de las Córtes, pudiera producir perjuicios irreparables, el Gobierno considera preferible y necesario ampliar en 2 millones de pesetas el crédito asignado al referido material de ingenieros en el art. 7.°, capítulo 7.° de la seccion cuarta de «Obligaciones de los departamentos ministeriales» del presupuesto correspondiente al año económico actual, destinando la mitad de la expresada suma á cada uno de aquellos dos importantes y preferentes servicios, dando á estos créditos el carácter de permanencia por si no llegaran á invertirse en lo que resta del año.

En consideracion á lo expuesto, y atendiendo á que los indicados nuevos gastos pueden satisfacerse sin necesidad de crear nuevos recursos equivalentes con los que se aplican al presupuesto á virtud de la ley de 2 de Agosto último, autorizado por S. M., de acuerdo con el Consejo de Ministros, tengo la honra de proponer á las Córtes la aprobacion del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se concede un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al crédito del art. 7.°, capítulo 7.°, seccion cuarta de «Obligaciones de los departamentos ministeriales» del presupuesto de 1886 á 87, material de ingenieros, destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo. Estos créditos tendrán el carácter de permanentes hasta su inversion en las obras expresadas.

Art. 2.° El importe del suplemento de crédito que se concede por el artículo anterior, se cubrirá con los recursos extraordinarios que autorizó la ley de 2 de Agosto de 1886.

Madrid 12 de Abril de 1887.=El Ministro de Hacienda, Joaquin Lopez Puigcerver.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, prolongando la carretera de Torrelavega á Oviedo á la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. La carretera de segundo órden de Torrelavega á Oviedo, que se ha dado por terminada en la Tenderina, al empalmar con la de Adanero á Gijon, se continuará hasta la estacion del ferro-carril de Leon á Gijon, procediéndose sin demora al estudio del trayecto entre la Tenderina y dicha estacion.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Adiciones y enmiendas al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Del Sr. **URZAIZ**, al art. 1.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso la siguiente enmienda al artículo 1.° del dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

«Se autoriza al Gobierno para subvencionar, durante veinte años, líneas de vapores-correos entre España y

1.° Las Antillas españolas.
2.° Las islas Filipinas.
3.° La isla de Fernando Póo.
4.° Ceuta, Tánger y otros puertos de la costa de Africa.
5.° La América del Sur, con las escalas y combinaciones que estime convenientes.

Al efecto, durante veinte años, á partir del 1.° de Julio de 1887, se incluirán anualmente créditos por las cantidades máximas anuales de pesetas 4.615.782 en el presupuesto de la Península, pesetas 2.359.183'40 en el de la isla de Cuba, pesetas 337.026'20 en el de Puerto-Rico y pesetas 1.133.230'67 en el de Filipinas.»

Palacio del Congreso 12 de Abril de 1887.=Angel Urzaiz.=Juan Calvo de Leon.=Antonio Vazquez. Manuel Benayas Portocarrero.=Vicente Perez.=Gil María Fabra.=Manuel Reina.

Adicion del Sr. **NAVARRO REVERTER**, al artículo 1.°

Los Diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 1.° del dictámen sobre el proyecto de ley referente al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

«Los oficiales, maquinistas y tripulantes de los buques subvencionados por el Estado serán precisamente de nacionalidad española.»

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Juan Navarro Reverter.=Alberto de Quintana.=Juan Cañellas.=Luis Diaz Moreu.=Agustin de La Serna.= Juan Calvo de Leon.=Gil María Fabra.

Adicion del Sr. **LA SERNA**, al art. 4.°

Los Diputados que suscriben proponen al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 4.° del proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«Trascurridos diez años desde que empiece á regir este contrato, podrá el Estado, si lo juzga conveniente rescindirlo en todo ó en parte, así como contratar con la Compañía Trasatlántica, ó con cualquiera otra, el establecimiento de nuevas líneas de navegacion.»

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Agustin de La Serna.=Federico Laviña.=Juan Navarro Reverter.=Juan Calvo de Leon.=Alberto de Quintana.=Antonio Vazquez Queipo.=Francisco Calvo Muñoz.

Del Sr. **MONTORO**, al art. 44:

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva admitir las siguientes enmiendas al art. 44 del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«1.ª Añadir las palabras «paquetes postales,» á continuacion de las que dicen «se entenderá como correspondencia pública y oficial todo saco, caja ó paquete de cartas, periódicos, libros ó impresos...

2.ª Añadir las palabras «*y á los convenios postales internacionales,*» inmediatamente despues de las que dicen «y los demás objetos que son trasmisibles con arreglo á la legislacion de correos...»

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Rafael Montoro.=Bernardo Portuondo=Miguel Figueroa.= Rafael Fernandez de Castro.=Julio Vizcarrondo.= Rafael María de Labra.=Manuel Pedregal.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL JUEVES 14 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Dáse lectura de una proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primer pueblo citado empalme con la de Cieza á Mula.=Apoyada por el Sr. Conde de Sallent, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Igual resolucion recae acerca de las siguientes proposiciones de ley: primera, apoyada por el Sr. Dominguez Alfonso, declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias); segunda, apoyada por el Sr. Landecho, autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano, y tercera, que apoya el Sr. Castel, incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.=El Sr. Vizconde de Campo-Grande ruega al Gobierno se sirva dar las noticias que tenga acerca del secuestro del respetable propietario de Lora del Rio Sr. Galludo Coronel, y á la vez manifieste las órdenes de represion que haya dictado; además se ocupa de otros hechos análogos; de los frecuentes indultos que se conceden, y de los atentados que, segun la Direccion de seguridad, han quedado impunes en el mes de Marzo último.=Contestacion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Rectificaciones repetidas de ambos señores.=Pasan á la Comision respectiva dos exposiciones, que presenta el Sr. Santa Cruz, de los Ayuntamientos de Daroca y de San Martin del Rio, solicitando se conceda al ferro-carril de Calatayud á Teruel la misma subvencion pedida para el de Linares á Almería.=El señor Bugallal (D. Gabino) ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion que dé sus órdenes al gobernador de Pontevedra y le manifieste la necesidad de que el Ayuntamiento de Salvatierra se constituya.=Contestacion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que á la vez rectifica uno de los hechos señalados anteriormente por el Sr. Vizconde de Campo-Grande.=Rectifican los Sres. Bugallal, Vizconde de Campo-Grande y Presidente del Consejo de Ministros.=Pasa á la Comision que entiende en el asunto una adicion del Sr. Vincenti al art. 4.° del dictámen sobre la Trasatlántica.=El Sr. Silvela (D. Francisco) ruega al señor Ministro de la Gobernacion se sirva remitir al Congreso el expediente relativo á la suspension de tres diputados provinciales de Palencia, y le ruega además que preste la cooperacion de su autoridad para remediar el hecho ocurrido en el pueblo de Consuegra (Toledo), donde despues de expuestas al público las listas electorales, al publicarlas de nuevo se han suprimido trescientos y tantos electores que tienen derecho electoral.=Contestacion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Rectifica el Sr. Silvela, y á la vez se hace cargo de una alusion que le fué dirigida por el Sr. Sagasta hablando de los indultos concedidos por otras Administraciones.=Rectifica el Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=El señor Baselga dirige un ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, y no hallándose presente, suplica á la Mesa lo ponga en su conocimiento; el ruego consiste en manifestar que por consecuencia de los sucesos del 19 de Setiembre están en la cárcel-modelo, por disposicion no se sabe de qué autoridades, una porcion de individuos, sin que hasta ahora se haya hecho más que tomarles declaracion; y ruega al Gobierno se sirva excitar el celo de dichas autoridades para que cuanto antes se sustancien las causas

y se declare si son culpables ó inocentes.=Se acuerda ponerlo en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.=El Sr. Ministro de la Guerra ocupa la tribuna y lee un proyecto de ley fijando la fuerza permanente del ejército para el presente año económico en la Península y Ultramar.=Pasa á las Secciones para nombramiento de Comision.=Orden del dia: reunion de Secciones.=Se suspende la sesion.=Eran las cuatro y diez minutos.=Continúa á las cinco.=El Congreso queda enterado de los objetos de que se han ocupado las Secciones en su reunion de hoy.=Continúa el debate pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.=Reanuda su discurso el Sr. Navarro Revester.=Se levanta á contestarle el Sr. Rodrigañez en nombre de la Comision; pero en atencion á lo avanzado de la hora y á tener que ser algo extenso, suplica al Sr. Presidente le reserve el uso de la palabra para la sesion de mañana.=Se suspende esta discusion.=Se da cuenta, y el Congreso queda enterado, de la constitucion de varias Comisiones y del nombramiento de sus presidentes y secretarios.=Se lee por primera vez, y pasa á la Comision, una enmienda al dictámen sobre la proposicion de ley relativa á la reforma de varios artículos de la de enjuiciamiento civil.=Queda sobre la mesa un dictámen sobre la proposicion de ley estableciendo una estacion telegráfica en Ezcaray (Logroño).=Orden del dia para mañana: el dictámen que se ha leido, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las seis y cuarenta y cinco minutos.

Se abrió á las tres, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Cánovas del Castillo, incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 59, sesion de 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Sallent tiene la palabra para apoyar la proposicion de ley, como uno de los firmantes.

El Sr. Conde de **SALLENT**: Señores Diputados, como firmante de la proposicion que acaba de leerse, suscrita en primer término por mi ilustre jefe, el señor Cánovas del Castillo, voy á tener el honor de pronunciar breves frases en su apoyo.

Se trata de incluir en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de Calasparra, provincia de Múrcia, llegue á Mula, y un ramal que partiendo desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula, ya en construccion.

Como todos conoceis la importancia que para los distritos y para los pueblos en general tienen las vías de comunicacion que desarrollan el tráfico y la riqueza á que los Diputados estamos obligados á contribuir con nuestra iniciativa, espero que el Congreso, que con tanta benevolencia toma siempre en consideracion estas proposiciones, tomará tambien ésta dando por ello las gracias más expresivas á los señores Diputados.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de otra proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Dominguez Alfonso, declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos, de la villa de Icod (Canarias) (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 59, sesion de 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Dominguez Alfonso tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **DOMINGUEZ ALFONSO**: Os excuso la molestia de un discurso en apoyo de la proposicion que habeis oido leer, por cuanto para esto he procurado fundarla en los términos que constan en el preámbulo de la misma.

Dicha proposicion tiene, comparada con las demás que se presentan al Congreso sobre esta materia y las análogas de obras públicas, la singular ventaja de que se funda en los favorables antecedentes de un expediente que obra en el Ministerio de Fomento, en que se acredita la importancia y la necesidad del puerto de Icod.

Basta con esto, á lo que espero, para que os sirvais tomar en consideracion esta proposicion de ley, como os lo ruego.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de otra proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Landecho, autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano (*Véase el* Apéndice octavo *al* Diario *núm. 59, sesion de 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Landecho tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **LANDECHO**: La exposicion de motivos que anteceden á la proposicion que he tenido el honor de presentar en union de todos mis compañeros los Sres. Diputados á Córtes por la provincia de Vizcaya, y que acabais de oir de labios del Sr. Secretario, me excusan de molestar por mucho tiempo vuestra bené vola atencion, entrando en larga disertacion acerca del grande interés que la prolongacion ó ramal del ferro-carril de las minas de Triano á la ría de Bilbao tiene para la provincia que representamos.

Tan solo por cumplir el deber reglamentario, á la vez que el de cortesía, he de indicar, siquiera sea someramente, las grandes ventajas que este ferro-carril ha de proporcionar á la industria minera, ha-

ciendo posible la explotacion de minas de hierro, que hoy permanecen inactivas por su situacion alejada de los rápidos medios de comunicacion, y que vendrán en su dia á proporcionar nueva vida y prosperidad á los pueblos, á la vez que considerables ingresos al Erario público; prosperidad é ingreros que quizá en plazo muy breve desaparecerian de otro modo, pues que la activa y febril explotacion de los ricos veneros de Triano hacen temer aun á los más optimistas su próximo agotamiento.

Pero no es solo este fin industrial el que en la proposicion se persigue; al calor de la explotacion minera, se han creado y florecen hoy en las ásperas montañas porque el ferro-carril atraviesa populosas barriadas que rebosan vida y actividad, y que se hallan en contínuas y necesarias relaciones comerciales con la capital de la provincia; pueblos que no tienen en el dia medios de comunicacion fáciles que les permitan acudir á sus negocios con la rapidez necesaria, y esto sucede á pesar de hallarse atravesada aquella zona por diferentes vías férreas, dedicadas todas exclusivamente al trasporte del mineral de hierro, ninguna de las cuales llega tampoco á Bilbao.

La construccion del ferro-carril de Bilbao á Portugalete, que toca ya á su fin en la primera seccion, y que enlaza en la estacion de «El Desierto» con la línea de Triano á la ría de Bilbao, facilitará no solo estas comunicaciones, sino tambien las de Bilbao con Santander, de cuyo ferro-carril puede considerarse esta línea combinada, como la primera parte, pues recorre los primeros 23 kilómetros de más difícil y costosa construccion, y creo innecesario, Sres. Diputados, encareceros la importancia así comercial como militar de este ferro-carril de la costa.

El tránsito de viajeros y mercancías probables para esta vía ha sido estudiado por mi querido amigo el ilustrado ingeniero de caminos Sr. Meñaca, autor del proyecto del ramal de este ferro-carril, y la potencia de los yacimientos mineros fué calculada por los distinguidos ingenieros de minas, Sres. Uruburu y Adan de Yarza, y los resultados por uno y otros obtenidos permiten esperar que la explotacion de este ferro-carril se hará desde el primer momento sin dificultad económica ninguna.

Las razones apuntadas abonan, Sres. Diputados, la pretension que expongo en nombre de mis dignos compañeros, y por deferencia suya, que agradezco más por estar menos justificada, solicitando del Congreso se digne tomar en consideracion esta proposicion de ley.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Vizconde de Campo-Grande tiene la palabra.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: He pedido la palabra con el objeto de dirigir al Gobierno una pregunta y un ruego.

En la tarde de ayer, y cuando ya se habia entrado en la órden del dia, recibí un telegrama dirigido al periódico *La Epoca*, refiriendo un hecho verdaderamente criminal y escandaloso que habia tenido lugar cerca de la importante poblacion de Lora del Rio, hecho que hoy ya conocerán todos los Sres. Diputados, porque le ha publicado la prensa. En el acto me acerqué al Sr. Presidente del Consejo de Ministros anunciándole que pensaba hacerle una pregunta para dilucidar este punto. Su señoría me manifestó que no tenía los datos necesarios para poder informar al Congreso acerca de él. Al parecer, esta vez estaba enterado del asunto el Sr. Ministro de la Gobernacion, quien, segun el Sr. Presidente del Consejo, probablemente vendria antes de terminarse la sesion, y yo podria dirigirle la pregunta á última hora.

Gubernamental ante todo, deferente y hasta débil con los Gobiernos, tanto más deferente y tanto más débil, cuanto los creo más desgraciados, hube de atemperarme al deseo del Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Pero el Sr. Ministro de la Gobernacion no pudo concurrir á la sesion, y la pregunta se quedó sin hacer. Voy, pues, á hacerla en este momento, porque si bien ha perdido ya su novedad, en cambio ha ganado en cuanto á los detalles, acerca de los cuales el Gobierno tendrá hoy muchas más noticias de las que podia tener ayer.

Parece ser, Sres. Diputados, que en la tarde del lunes el respetable anciano y propietario de la villa de Lora del Rio, el Sr. Galludo Coronel, se dirigia á una de sus posesiones cerca de dicha villa.

En el camino fué asaltado por un criminal, y espantándosele el caballo, tuvo la desgracia de caer y fracturarse una pierna. A poco se presentaron otros foragidos que le secuestraron y le llevaron con los ojos vendados á un lugar escondido; desde allí le hicieron escribir á su familia una carta muy apremiante, diciendo que su vida peligraba si con toda rapidez no reunian y entregaban 12.000 duros. En efecto, la familia hizo todo lo que pudo para reunir esa cantidad; reunió 11.000 duros, esta suma fué entregada á los foragidos, y el Sr. Galludo fué puesto en libertad y volvió al pueblo en el estado lastimoso en que le habia dejado la caida del caballo.

Yo ruego al Gobierno que nos dé las noticias que acerca de este suceso tenga, y á la vez nos diga qué órdenes de represion ha dictado, y si son tales como el caso requiere. Aquella comarca se halla en un verdadero estado de alarma, porque este hecho criminal ha coincidido con otros que ocurrieron por aquellos dias en distintas localidades de la region andaluza.

El alcalde de Viñuela recibió hace pocos dias un anónimo amenazador; el Sr. Larios ha visto incendiada hace poco tiempo, el dia de Jueves Santo, una posesion de plantacion de caña que tiene cerca de Málaga; todos los dias se reciben noticias parecidas. Un periódico, afecto hasta cierto punto al Gobierno, nos dice hoy que segun los datos de la Direccion de seguridad, durante el mes de Marzo han quedado impunes por no poder ser habidos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, ¿se propone S. S. hacer una interpelacion y explanarla?

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: De ninguna manera. Iba á terminar con la enumeracion de otros hechos análogos para pedir al Gobierno que los corrija.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ruego á S. S. que termine. Realmente, contra sus deseos, está S. S. empezando á desenvolver una interpelacion.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Voy á concluir, no en forma de interpelacion, sino de ruego. Yo

ruego al Gobierno que dé las órdenes más terminantes á todos los agentes de la autoridad para que persigan y encarcelen á los 11 criminales por asesinato, á los 81 por robo, á los 16 por infanticidio y á los 5 por estafa que no han podido ser aprehendidos en el mes de Marzo, segun los datos á que aludo.

Tambien deseo saber si está dispuesto el Gobierno á hacer que se mejore la vigilancia en las cárceles y presidios para evitar que suceda lo que dice el periódico que he citado con referencia á la misma Direccion, esto es, que se hayan evadido de las cárceles y presidios durante el mes de Marzo 996 detenidos; es decir, más de 32 diarios.

Espero que el Gobierno, por su propia honra y por honra del país, pondrá remedio á estos males, y que el Sr. Ministro de Gracia y Justicia abandonará las fiestas en que se encuentra para la ereccion de un palacio de justicia, á fin de venir á su puesto y hacer que se cumpla ese primer deber de todo Gobierno.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Agradezco mucho al Sr. Vizconde de Campo-Grande la deferencia que muestra al Gobierno, aunque no le agradezco el móvil por que se la tiene, porque si ese mismo móvil lo hubiera tenido presente el partido liberal, no deferencia, sino entrañable adhesion é inmenso cariño debiera profesarle al partido conservador, que ha sido en estas cosas que S. S. trata ahora, un poco más desgraciado que el partido liberal.

Es verdad, el hecho desgraciado, el hecho criminal que ha denunciado S. S., ocurrido en Lora del Rio; hecho extraño, porque ni el sitio ni las circunstancias eran á propósito para el caso; que en el sitio en que ha sido secuestrado el Sr. Gallardo, apenas ha habido secuestradores ni secuestrados. En cambio, ha habido muchos secuestradores y muchos secuestrados en tiempo de otros Gobiernos, secuestradores que han desaparecido por fortuna, quizás, del partido liberal, no porque tenga más vigilancia que la empleada por otros Gobiernos; pero se conoce que todavía retoña ese mal, que desgraciadamente existe en Andalucía.

Ha habido, en efecto, el secuestro del Sr. Gallardo, y no por 11.000 duros, sino por 6.000 ha sido rescatado, encontrándose ya en el seno de su familia. El asunto está sometido, en virtud de la ley vigente sobre esta materia, á la jurisdiccion militar. La jurisdiccion comun, y todas las autoridades están ayudando, en cuanto es posible, á la jurisdiccion militar, y á estas horas hay presos tres indivíduos; uno de ellos creo que es el criado que llevó el dinero á los secuestradores, y los otros dos se cree que sean los secuestradores.

Por de pronto, no se ha podido hacer más; están ya bajo la accion de la autoridad las personas que parece han contribuido al delito, y los tribunales proceden con la mayor actividad, habiendo dado el Gobierno las órdenes más apremiantes y pertinentes al caso. No las necesitaban, sin duda, aquellas autoridades, ni las necesita la jurisdiccion militar, que está encargada del asunto, y es de esperar que se haga justicia, y que ésta sea pronta y enérgica.

Por lo demás, el Sr. Vizconde de Campo-Grande se deja llevar un poco por la pasion, y da como cosa segura y real todo lo que dicen los periódicos, que suelen muchas veces estar mal informados, porque precisamente hace pocos dias se ha venido hablando de un crímen horrendo y de una heroicidad de una labradora en Andalucía, y averiguadas las cosas resulta que ni ha habido tal crímen, ni tal heroicidad, y lo mismo sucede con la mayor parte de las cosas que ha citado el Sr. Vizconde de Campo-Grande. Ni la criminalidad es hoy mayor que otras veces, ni tampoco es menor la represion que contra la criminalidad se emplea; lo que hay es, que ahora los periódicos tienen más libertad, y publican más las cosas que suceden, los hechos que tienen lugar y hasta los que no lo tienen. Además, ahora se lleva una estadística que no se llevaba antes, estadística que es necesaria, y el Sr. Vizconde de Campo-Grande debe creerlo así, y si no se llevaba antes yo no sé por qué, nosotros la llevamos porque conviene; si hay mal, para que el mal se ponga de manifiesto y aplicarle eficaz y pronto remedio.

Repito, pues, que como antes no se llevaba esta estadística, se ignoraban muchos de los hechos criminales que ocurrian, pero ahora se lleva, y no ocurre nada que no se sepa. No le importa esto al Gobierno, al contrario, cree que es bueno y conduce al mejor castigo de todos los hechos criminales que se puedan realizar.

Agradezco, por tanto, al Sr. Vizconde de Campo-Grande la deferencia con que trata al Gobierno; pero deseo que la funde en otros móviles y en otras razones, no en los móviles y razones en que ahora lo hace, porque no son realmente bastantes para dispensar benevolencia á los Gobiernos. Si el Sr. Vizconde quiere tenerla hácia el Gobierno, téngala por otras causas, no por las que ha indicado, que por esas, repito, el partido liberal tendria que ser mucho más benévolo con el partido conservador que éste lo es con el partido liberal.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Solamente dos puntos me voy á permitir rectificar acerca de lo que ha dicho el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, que parece que no ha comprendido lo que yo habia manifestado.

Gubernamental, sobre todo, he dicho, tengo siempre gran respeto á los Gobiernos y hasta debilidad por ellos, sobre todo, en hechos desgraciados. Se trataba de un hecho verdaderamente desgraciado, y por eso lo he dicho. Hechos desgraciados ha habido en otros tiempos; por eso S. S. los exponia entonces con alguna más acritud que lo he hecho yo.

La segunda rectificacion se reduce á la cita que he hecho de los periódicos; pero esas citas, segun los mismos periócos, son de cifras tomadas de la estadística oficial de la Direccion de seguridad.

Por tanto, no son libertades de los periódicos, sino copias exactas; y esas cifras estadísticas alarman al país; y á mí me alarman tanto más, cuanto que coinciden con ese número inmenso de indultos por delitos graves, que todos los dias llenan la *Gaceta*; de modo, que entre los que se escapan de los presidios, y aquellos que salen por motivo de indulto, es de creer que muy pronto queden los presidios vacíos, y los presidiarios en las calles y en los campos.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Ahora asustan á S. S. los hechos que, tomados de la Direccion de seguridad pública, refieren los periódicos. Como antes no existia esa Direccion, y no se llevaba la estadística de esos hechos, claro está que no tenía S. S. motivos de alarma; pero no era porque no existieran crímenes, quizás en mayor número que ahora, sino porque ahora se dan á conocer cosas que antes se ocultaban. El Gobierno no tiene interés en ocultar los males del país; cree, por el contrario, que conviene ponerlos de manifiesto para aplicarles el oportuno remedio. Ya sabemos, pues, por qué S. S. se asusta ahora, y no se asustaba antes. Por lo demás, en cuanto á los indultos á que S. S. se ha referido, si S. S. examina lo que pasa, verá que no son en mayor número que los que se concedian en tiempo del Gobierno conservador; y además, los indultos pueden obedecer á otras razones que nada tienen que ver con esto que discutimos; se cometen delitos de todas clases, algunos que son susceptibles de la gracia de indulto, otros no; los que admiten esa gracia, ninguna relacion tienen con lo que S. S. ha referido. Y en cuanto á los segundos, nosotros no hemos sido los más espléndidos; porque S. S. tiene cerca de sí á una persona, que yo no combato, que yo no censuro, que no ha sido ménos generosa que nosotros en la cuestion de indultos. Esté tranquilo S. S., que á pesar de los indultos que damos, desgraciadamente no han de quedar vacíos los presidios. ¡Ojalá que con los indultos que se conceden, dada la razon en que se fundan, los presidios quedaran vacíos, porque eso sería una buena señal del progreso de este país en la disminucion de la criminalidad!

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Castel, incluyendo en el plan general de carreteras del Estado una desde Alcañiz á Cantavieja (*Véase el* Apéndice sexto *al* Diario *núm. 59, sesion de 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Castel tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **CASTEL**: Señores Diputados, si en todas ocasiones la construccion de una carretera que enlaza poblaciones importantes de una comarca, es una obra cuya utilidad el Congreso reconoce, esto tiene que verificarse con más motivo cuando la carretera de que se trata va á poner en comunicacion una parte del territorio, hoy aislado, con una vía férrea en construccion.

Difícilmente podrá encontrarse en España region alguna en la cual haya un núcleo de tantos pueblos como los que forman los partidos de Castellote, Mora, Aliaga y Montalban, faltos de carreteras, y por tanto, de facilidades para la exportacion de sus productos é importacion de los que para su alimentacion y sus industrias necesitan. A establecer esta comunicacion natural entre la sierra y el llano, entre las partes alta y baja de la provincia, tan variadas en produccion de todas clases, tiende la obra pública cuya construccion se autoriza por el proyecto de ley que he tenido la honra de presentar.

El ferro-carril de Zaragoza á San Cárlos de la Rápita por Alcañiz ha emprendido una nueva faz, habiendo inaugurado sus obras; y la construccion de esta carretera, que va desde Cantavieja á Alcañiz, ha de servir, no solo para facilitar las transacciones de esa comarca de la provincia de Teruel, sino que al propio tiempo ha de contribuir á que aumenten las condiciones de vida de esa vía férrea. Por estas razones y otras que no expongo por ser desde luego conocidas de la Cámara, ruego á ésta tome en consideracion la proposicion de ley que acaba de leerse.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Santa Cruz tiene la palabra.

El Sr. **SANTA CRUZ**: He pedido la palabra para tener el honor de presentar á las Córtes una exposicion del Ayuntamiento y vecinos de la ciudad de Daroca, en la provincia de Zaragoza, y otra del Ayuntamiento y vecinos del pueblo de San Martin del Rio, en la provincia de Teruel, pidiendo se aumente la subvencion del ferro-carril de Calatayud á Teruel.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasarán á la Comision correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Bugallal tiene la palabra.

El Sr. **BUGALLAL** (D. Gabino): Tengo que dirigir una pregunta al Sr. Ministro de la Gobernacion; y como no está presente, suplico á la Mesa tenga la bondad de ponerla en su conocimiento.

Deseo saber si se ha constituido ya el Ayuntamiento interino nombrado por el gobernador de Pontevedra para Salvatierra; y como las noticias que tengo me hacen creer que no se ha constituido, he de decir lo que sé de la situacion de ese Ayuntamiento, para que el Sr. Ministro pueda contestarme con conocimiento de causa.

El Ayuntamiento de Salvatierra fué suspendido por el gobernador de la provincia, nombrando interinamente unos concejales que no lo habian sido nunca por eleccion popular, y estaban, por lo tanto, incapacitados para serlo. Se reclamó contra tales nombramientos, y al fin se designaron nuevos concejales interinos; pero se da el caso de que este Ayuntamiento últimamente nombrado no se constituye nunca, porque los incapacitados no tienen prisa en dejar el puesto, y aun cuando el gobernador ha dado la órden de que se constituyan, no se ha citado al intentarlo á todos los nuevamente nombrados; y no solamente no se les ha citado, sino que se les han impuesto multas por no haber acudido. Ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion que se dirija al gobernador de Pontevedra, y le manifieste la necesidad que hay de que esa Corporacion se constituya inmediatamente á fin de que no se dé el caso de que un Ayuntamiento ilegalmente constituido presida las próximas elecciones municipales.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): No puede contestar al Sr. Bugallal el señor Ministro de la Gobernacion, porque está en la otra Cámara, cumpliendo con su deber, en un debate que

le interesa directamente, pero yo puedo decir á S. S. que las órdenes para que el Ayuntamiento de Salvatierra se constituya, están dadas. Lo que hay, es que no se reune número bastante de concejales para constituirse y nombrar alcalde. De esto no tiene la culpa el Gobierno ni tampoco el gobernador; todo lo que puede hacer el Gobierno, será reiterar la órden para que se constituya, y eso lo hará; pero ni el gobernador, ni el Gobierno, son responsables de que los nombrados concejales interinos sean tan morosos que no se reunan nunca en número suficiente para celebrar sesion.

Y ahora que estoy en el uso de la palabra, debo decir al Sr. Vizconde de Campo-Grande, porque antes se me habia olvidado, que S. S. ha dado una cifra tremenda de penados evadidos de los presidios, tomándola de los periódicos, y resulta que éstos han tenido que rectificar la cifra, porque en vez de 900, son solo 9 los que se encuentran en ese caso.

La diferencia me parece que es para apreciarse, y espero que S. S. la apreciará.

El Sr. **BUGALLAL** (D. Gabino): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **BUGALLAL** (D. Gabino): Agradezco la deferencia del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, pero me conviene hacer presente que yo no he dirigido censuras al Sr. Ministro de la Gobernacion porque no estuviera presente; comprendo que es conveniente para S. S. rectificar el estado de la opinion por no haber acudido á esta Cámara cuando se discutia la ley de asociaciones, y que se apresure á ir á la otra. No le he dirigido censura tampoco porque el Ayuntamiento de Salvatierra no se constituya. Entiendo que el responsable es el gobernador, y por eso pido que se le den órdenes severas; sé que se le han dado, en efecto, pero es el caso que él ha comisionado á un delegado, que es de la misma localidad, para que hiciese las citaciones, y esas citaciones no se han hecho á todos, y, por consiguiente, no todos han podido acudir. Lo que he rogado es que inmediatamente se cite á los concejales todos, con uno ó dos dias de anticipacion, y que no se apruebe de ningun modo la constitucion si no consta de una manera indudable que todas las citaciones se han hecho. (*El Sr. Presidente del Consejo hace signos afirmativos.*)

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: El señor Presidente del Consejo de Ministros ha querido abonadarme citando una nueva cifra. Yo debo decir á su señoría que sabía perfectamente que *La Iberia*, periódico de la noche, había hablado ayer de 9; pero en otros periódicos, entre ellos *El Resúmen*, y *El Imparcial*, que es de la mañana, y de los mejor informados, citan la cifra de 996, atribuyéndola á la Direccion de seguridad. Por consiguiente, no es culpa mia el error en que se haya incurrido; triste es, sin embargo, que haya lucha sobre eso entre los periódicos, porque esta es una de las cosas en que puede decirse que lo mismo da 8 que 80 para el efecto del escándalo.

Por lo demás, de la ignorancia de estos puntos, tan ocasionados á dudas, no se puede hacer cargo á nadie; todavía el Sr. Presidente del Consejo llama á esta desgraciada víctima Sr. Gallardo, cuando todo el mundo sabe que se llama Sr. Galludo y Coronel.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): El Sr. Vizconde de Campo-Grande comprenderá que el nombre importa poco al hecho; á mí me gusta más Gallardo que Galludo; hasta me parecia que me interesaba más la desgracia llamándose Gallardo que llamándose Galludo; pero si es Galludo, sea Galludo. (*Risas.*)

Por lo demás, no hay lucha entre los periódicos á propósito de esto; lo que hay es que el Sr. Vizconde de Campo-Grande, entre 900 y 9, ha escogido 900, porque esta cifra le hacía más daño al Gobierno. Entre lo que dice *La Iberia*, que parece que debe estar más cerca de la Direccion de seguridad que *El Resúmen*, y lo que dice *El Resúmen*, ha preferido S. S. tomar el dato de este último; sea como quiera; pero conste que no son 900, sino 9. Y despues de todo, ya que el señor Vizconde de Campo-Grande ha visto distintas cifras en varios periódicos, ha debido poner la cifra en duda, y preguntar, antes de utilizarla, al Gobierno; pero S. S., con la benevolencia que profesa al Gobierno, ha escogido el dato que al Gobierno pudiera ser más desfavorable. De manera que la benevolencia no es muy de agradecer, porque todavía hubiera sido benévolo S. S. si hubiese escogido la cifra más favorable al Gobierno; pero escogiendo la que más le perjudica, ha dado pruebas de benevolencia, no quiero decir á lo conservador, sino á lo Vizconde de Campo-Grande.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Precisamente porque dudaba de esas cifras, he rogado al Gobierno que diese los esclarecimientos necesarios en el asunto; que si hubiera estado seguro, hubiera anunciado una interpelacion con toda benevolencia, porque benevolencia tenemos aquí cuando con cortesía cumplimos con nuestros deberes.

Con respecto á la equivocacion de nombre no insistiré, porque estoy seguro de que á aquella desgraciada víctima le hará poca gracia que se juegue aquí con su nombre.

Se leyó por primera vez, y pasó á la Comision, acordando se imprimiera y repartiera, una enmienda del Sr. Vincenti al art. 4.° del dictámen relativo al proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 67, que es el de esta sesion.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Silvela tiene la palabra.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): La he pedido para dirigir varios ruegos al Sr. Ministro de la Gobernacion, que, como no se halla presente, ruego á la Mesa se sirva poner en su conocimiento.

El primero se refiere á la Diputacion provincial de Palencia, y desearia que el Sr. Ministro de la Gobernacion remitiera al Congreso, cuando se halle terminado, un expediente, en el que parece, segun noticias de los periódicos de la localidad y segun cartas recibidas por nuestros correligionarios, que el Consejo de Estado, informando en él, ha aconsejado la suspen-

sion de seis diputados provinciales, tres de los cuales pertenecen al partido liberal conservador, y otros tres al partido liberal dinástico.

Pero como quiera que el motivo del expediente alcanzaba á los seis, porque los seis habian intervenido en el acuerdo que lo motivaba, propuso primero la Seccion de Gobernacion, y despues el Consejo en pleno, que los seis fueran suspendidos, y que las diligencias pasaran á los tribunales de justicia para que incoaran un proceso; pero parece que el Sr. Ministro de la Gobernacion, separándose á médias del acuerdo del Consejo, ha estimado que debian ser suspendidos los tres conservadores, y que debian continuar en sus puestos los tres liberales, si bien los seis debian pasar á los tribunales de justicia. Como no tengo un conocimiento oficial de este hecho, y solo lo he visto referido en un periódico de la localidad, no conservador por cierto, y en algunas cartas particulares, y como no se ha publicado todavía en la *Gaceta* la Real órden, me limito á hacer la pregunta, y no doy por cierto el hecho respecto del cual pueden muy bien haber padecido una equivocacion las personas que me han informado, ó los periódicos que de él hablan, y por esto limito mi ruego á pedir el expediente, y me reservo, ó bien explanar una interpelacion, ó bien ampliar la pregunta sobre los motivos que hayan podido ocasionar esta diferencia, á primera vista alarmante, respecto de la suspension de unos diputados y de la continuacion en sus cargos de los otros, porque á primera vista parece que se quiere conservar en la Corporacion á aquellos que pueden favorecer el éxito en las elecciones municipales, y excluir á aquellos que no han de favorecerle.

La segunda pregunta se refiere al Ayuntamiento de Consuegra, en la provincia de Toledo, y es tambien un ruego que dirijo al Sr. Ministro de la Gobernacion, para que preste la cooperacion de su autoridad á remediar un grave escándalo allí ocurrido.

Parece que formadas las listas y expuestas al público, se encontraban incluidos en ellas verdaderamente los electores con derecho en aquel pueblo, y retiradas despues y ultimadas, han aparecido, sin que hubiera habido ninguna reclamacion de exclusion, separados de las listas trescientos y tantos electores que tenían perfecto derecho electoral; y aun cuando ya sé que hay recursos que se han entablado y reclamaciones ante los tribunales para corregir un hecho de esa naturaleza, yo, sin embargo, si el hecho fuera cierto, rogaria al Sr. Ministro de la Gobernacion que prestara el concurso de su autoridad, y bien por medio del gobernador de la provincia, ó bien informándose de la exactitud del hecho, y reuniendo los datos y elementos necesarios para su represion, concurriera, como no dudo concurrirá, conociendo, como conozco, su buen deseo y su buena voluntad, á la represion de un hecho que realmente ha escandalizado al pueblo de Consuegra. He dicho.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Se pondrán en conocimiento del Sr. Ministro de la Gobernacion los ruegos de S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Sin perjuicio de que venga aquí el expediente que desea el Sr. Silvela, yo debo decir que si la resolucion del Sr. Ministro de la Gobernacion separándose del dictámen del Consejo de Estado, ha sido favorable á tres diputados y adversa á otros tres, no es porque los unos sean liberales y los otros conservadores, sino porque están en diferente caso, y esto hasta tal punto, que los tres diputados que no han sido objeto del acuerdo del Sr. Ministro de la Gobernacion, pertenecen á una Diputacion distinta de aquella que cometió la falta que es causa de la disposicion adoptada. De manera, que los tres diputados, que yo no sé si son conservadores ó liberales, que están comprendidos en lo resuelto por el Sr. Ministro de la Gobernacion, son diputados pertenecientes á la Diputacion que cometió la falta, mientras que los otros tres diputados han sido elegidos despues de cometida la falta y pertenecen á una Corporacion que no tiene nada que ver con la falta cometida. Quiero hacer esta aclaracion para que suspendan los Sres. Diputados su juicio, y no vayan á creer que aquí resolvemos las cuestiones por el color político que tengan los indivíduos; la justicia es igual para todos.

Por lo demás, aquí vendrá el expediente, y entonces se discutirá lo que en opinion de S. S. merezca discutirse.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Desde luego yo aplazo, como ya indiqué antes, todo cargo que merezca verdaderamente este nombre, al Sr. Ministro de la Gobernacion y al Gobierno por este expediente, porque yo no le conozco sino por referencia, y me gusta proceder muy sobre seguro en estas materias; pero me limitaré á indicar al Sr. Presidente del Consejo de Ministros que la circunstancia de haber pertenecido á dos Corporaciones distintas, y de haber sido reelegidos los diputados, no puede, á primera vista influir absolutamente en nada en la diferencia entre ellos, siempre que la suspension se refiera, como á mí me han asegurado, á un solo acto, porque una nueva eleccion no puede ser ningun Jordan que limpie ó disminuya la culpabilidad de indivíduos que han intervenido en un hecho, que es el que motiva la suspension, y que es el que verdaderamente ha llamado la atencion de la prensa de la localidad y de las personas que me escriben; que por un mismo hecho se haya dictado una resolucion diferente sobre diputados que pertenecen á distintos partidos, manifestando el periódico titulado *El Progreso de Castilla*, que no es conservador, que pertenece al partido democrático, al tratar de la Real órden en que apoya su resolucion el Sr. Ministro de la Gobernacion, «que suspende á los tres diputados conservadores y nombra para sustituirlos á D. José Antolinez, D. Próculo Garrachon y D. Cayo Rodriguez.» Pero repito que esto, que puede ser muy bien una coincidencia, en la cual no habrá influido para nada el concepto, el orígen, el carácter político de los diputados, será siempre una coincidencia lamentable.

Admito, sin embargo, la posibilidad de que haya coincidencia. Lo que no me explico todavía, pero me lo explicaré sin duda cuando venga el expediente, es, cómo por un mismo hecho se establecen diferentes procedimientos para los diputados; y tambien me llama la atencion que el Consejo de Estado en pleno, pues parece que no satisfizo el informe de la Seccion, y se remitió de nuevo el expediente para que se examinase en pleno, no hubiera establecido diferencia

ninguna entre los seis diputados, y se haya establecido esa diferencia exclusivamente por la iniciativa del Gobierno.

Y ya que me dirijo al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, con la vénia de la Mesa, me permitiré decir dos palabras sobre una ligera alusion que antes hizo S. S. á mi persona, y á la que antes no he contestado. Me refiero á los indultos. Con efecto, yo aprovecho gustoso esta ocasion para decir á S. S. que yo he sido uno de los Ministros de Gracia y Justicia que han concedido más indultos, y quizá no solo de los que me han precedido, sino de los que me sigan. No sé si el Sr. Alonso Martinez, porque no he verificado la estadística, ha concedido más que yo; pero desde luego yo he sido uno de los que han concedido más. Creo que se deben conceder muchos indultos de penas leves, porque nuestro Código es notoriamente excesivo en la penalidad de ciertos delitos; porque todos los que han propuesto reformas en el Código proponen una penalidad que rebaja muchísimo la que hoy existe para los delitos leves; porque existen delitos, como el de disparo de arma de fuego, en los que se impone la pena de tres años por hechos que, muchos de ellos, no debian ser considerados sino como faltas: y en este sentido, los delitos leves entiendo yo que deben ser motivo de indulto, y mucho más atendidas las condiciones de nuestros establecimientos penitenciarios. Por todas estas razones, he entendido yo que se debian conceder muchos indultos por delitos leves; pero me parece que ahora se observa un criterio algo distinto; y al conceder, como deben concederse, tantos indultos por delitos leves, no se debieran conceder, y se conceden muchos más por delitos graves, respecto de los cuales la penalidad debe ser mucho mayor, y respecto de los cuales tambien el partido conservador ha sido mucho más severo. De suerte que nuestro criterio difiere realmente en cuanto á la calidad de los indultos, por más que sea análogo, y aun diferente en sentido favorable, respecto del número de esos mismos indultos.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): El Sr. Silvela realmente ha podido excusar la rectificacion que ha hecho á mis palabras, porque yo no solo no combatí á S. S. si no que le aplaudí contra la opinion que emitió su correligionario y amigo el Sr. Vizconde de Campo-Grande (*El Sr. Silvela.* Pido la palabra), el cual, me parece que habrá visto una leccion exquisita en las palabras de su correligionario y jefe el Sr. Silvela, puesto que se lamentaba de que esos indultos se concedieran, á lo que yo contesté: ¿por qué se lamenta S. S. de esto, si tiene detrás á un correligionario que ha dado más indultos que nosotros? Y añadia yo: cuidado, que no le combato por esto, creo que hizo bien, porque, en efecto, tiene razon el Sr. Silvela, conviene otorgar indultos siempre que la pena resulte excesiva, dado nuestro Código penal y la manera de ser de nuestros establecimientos penitenciarios; pero S. S. debe tener en cuenta que el criterio que á él le ha servido de guia es el mismo que inspira al partido liberal.

Y no es que nosotros concedamos más indultos que S. S. en los delitos graves, no; se han concedido en los delitos leves, y no se podrán citar casos distintos, á no ser que se refiera S. S. á los indultos de pena de muerte que son una excepcion, porque al fin y al cabo, Sres. Diputados, la pena de muerte es irreparable, y cuando el indulto implica la pena inmediata, no hay para qué traer á cuento estos indultos aquí.

Hablo de los indultos que publica la *Gaceta* diariamente, y estos indultos son por delitos leves, sirviéndose el partido liberal del mismo criterio de que se sirvió el conservador, si bien nosotros no hemos llegado, créalo S. S., aunque no haya hecho la comparacion, al número á que S. S llegó. Y repito que yo no combatí á S. S., sino que le aplaudí; el combatirle queda para el Sr. Vizconde de Campo-Grande, que al censurar á este Gobierno, ha censurado todavía más á S. S.

Pero volviendo al asunto de Palencia, debo decirle al Sr. Silvela que no conozco el expediente, ni el informe del Consejo de Estado, ni la resolucion del señor Ministro de la Gobernacion; pero que conozco el caso por los adversarios del Gobierno en Palencia que me lo han contado, y me han dicho que hay una diferencia entre los tres diputados, á quienes ha podido salvar la resolucion del Sr. Ministro de la Gobernacion, y los otros tres, y que esa diferencia consiste en que los primeros no pertenecian á la Diputacion durante la cual se cometió la falta ó delito, sino que pertenecen á otra Diputacion, y no se trata de castigar una falta de esta Diputacion sino de la anterior. He querido hacer notar esta diferencia para que el Congreso viera que la resolucion del Sr. Ministro de la Gobernacion no se funda en el diferente color político que aquellos Diputados tienen sino en el hecho que acabo de indicar.

De todos modos, repito que hay que esperar á que el expediente venga, y entonces si merece cargos el Gobierno por la resolucion adoptada por el Sr. Ministro de la Gobernacion, ahí está el Sr. Silvela que sabe hacerlos cumplidamente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Silvela.

El Sr. **SILVELA** (D. Francisco): Dejando á un lado todo lo relativo á la Diputacion de Palencia porque sería entrar en una discusion innecesaria, me he de limitar á rectificar lo que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha dicho sobre los indultos. El Sr. Vizconde de Campo-Grande ha hablado de los indultos en general, y se ha referido principalmente á los indultos de penas graves.

Estos indultos de penas leves, que aquí por los procedimientos que se siguen alarman mucho á la opinion, pues que todos ellos son objeto de Reales decretos que se publican en la *Gaceta*, en otros paises son el resultado de procedimientos más modestos por decirlo así, pero que producen un número de individuos, favorecidos por su conducta en los establecimientos penitenciarios, y por otras razones no ménos considerables que el que tiene España. Yo lo que he sostenido es que estos indultos de delitos leves, deben ser numerosos en España, al ménos, mientras no se reforme el Código penal, porque resulta enorme la penalidad en estos pequeños delitos, que yo he concedido más que nadie me atrevo á decírselo á S. S., entre otras razones, porque tuve la satisfaccion de poner al corriente en poco tiempo el inmenso atraso de expedientes de indulto que habia á mi entrada en el Ministerio, que no se resolvian en pró ni en contra, y dormian sobre las mesas de los Negociados; yo los

puse al dia y concedí cuantos creí en conciencia que debia conceder; y repito y sostengo mi criterio con toda franqueza: entiendo que deben ser muchos, pero en las penas de delitos leves; y mi observacion á este Gobierno se referia precisamente á lo contrario, á los delitos graves, á eso á que S. S. ha hecho alusion, más principalmente que á ninguno. Es esa materia sumamente desagradable para discutida en un Parlamento; nosotros, por consiguiente, no la queremos discutir, al ménos ahora; pero ya que S. S. ha hecho alusion á la misma, y arrostrando todo lo que tiene de desagradable, no podré ménos de contestar á lo que S. S. ha dicho, con la franqueza y resolucion que me es habitual, y decirle, que con efecto, alarma un tanto á la opinion, la lenidad del Gobierno en materia de penalidad en delitos graves, que ha realizado recientemente con motivo del indulto del Viernes Santo; y es cosa que, si se repitiera, quizá nos pondria en el caso, arrostrando todo lo desagradable que tiene esa cuestion, de dirigir alguna interpelacion al Gobierno. Creo que no será necesario que sobre esto insistamos más; pero ya comprenderá S. S. que, al hablar de indultos de delitos graves, nos referimos á esos y á otros muchos casos; porque lo que verdaderamente necesita la sociedad española, no es que se repriman esos pequeños delitos de disparos de arma de fuego, de hurto de gallinas y cosas por el estilo, castigados en nuestro Código con una severidad mayor que en ningun Código de Europa, no; lo que se necesita es represion de los delitos más graves y de criminales más elevados, que desgraciadamente han resultado ménos castigados que lo que la opinion pide y desea. He dicho.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): El Sr. Silvela lleva la cuestion ahora á otro terreno, que es, á la cuestion de los indultos de pena de muerte. Ahora bien, Sr. Silvela; el Gobierno actual no ha concedido indulto ninguno de la pena de muerte ó conmutacion de esta pena sin oir los informes que previenen las leyes, y solo cuando ha habido informe favorable de la Sala sentenciadora, del fiscal, del Consejo de Estado y del Negociado de Gracia y Justicia; solo mediando todo esto, se ha concedido el indulto de la pena de muerte. Pero S. S. quiere hacer una regla general de una excepcion extraordinaria, como es la del Viernes Santo. Pues qué, ¿todos los dias son Viernes Santo? (*Risas.*) Pues si precisamente el Viernes Santo se aprovecha para eso; para que el Rey perdone por medio de una fórmula tradicional, diciendo: «Dios me perdone á mí como yo perdono á este reo.» Y se utiliza esta ocasion, tan solemne y tan sagrada, para indultar algo extraordinario; porque si no fuera así, esa costumbre inmemorial, santa y generosa de nuestros Reyes, resultaria inútil. De manera, que no debe S. S. traer aquí, como base de conducta de un Gobierno lo que los Reyes hagan el dia de Viernes Santo, porque esto es resultado de una de las tradiciones más preciosas de la Monarquía, que se deben sostener y se sostienen con fines altamente humanitarios. Por lo demás, yo le puedo asegurar á S. S., que no habiendo, por lo ménos, una ó dos condiciones favorables al reo, nacidas de circunstancias especiales, de esas que no puedan tenerse en cuenta en los tribunales al dictar la sentencia, no se ha concedido nunca conmutacion de pena. Pero no pretenda nadie incluir en esta regla el Viernes Santo, porque solo la tenemos en cuenta para los indultos comunes, no para la tradicion antiquísima de que nuestros Reyes perdonen en dia tan solemne un delito, por extraordinario que sea.

Y aun acerca de este punto algo se ha hecho que el Sr. Silvela no desconoce. Ha habido siempre la costumbre de escoger unos cuantos expedientes para que el Rey ponga sobre ellos la mano el dia de Viernes Santo, quedando indultados los reos á quienes esos expedientes se referian.

Y antiguamente habia la circunstancia de que en ese dia, en los oficios que celebra la Iglesia, se ponian al alcance del Rey todos los expedientes de pena de muerte que estuvieran terminados; el Rey ponia la mano sobre uno, y el reo que tenía la suerte de que el Rey señalara con la mano su causa, quedaba indultado; pero llegó una ocasion, en tiempos de Doña Isabel II, en que esta Reina no quiso hacerse responsable de que un reo fuera indultado y los otros no, y puso la mano sobre todos los expedientes que la presentaron, quedando indultados todos los reos; y desde entonces todos los Gobiernos tienen cuidado de no llevar al Rey más expedientes que aquellos que, por sus circunstancias especiales, son mejores que otros. Este año se han llevado tres, y uno de las Antillas, porque se acababa de publicar un decreto en el que se hacía extensiva esta costumbre humanitaria, esta santa costumbre que hay en la Península á las provincias de Ultramar. No habia más que un expediente de pena de muerte en Cuba, en Puerto-Rico y en Filipinas, y aunque se trataba de un delito gravísimo, como no habia más que él, tuvo el reo la suerte de que no hubiera donde escoger, y en cumplimiento del decreto que hacía poco tiempo habia firmado la Reina, se salvó, porque de otro modo no se hubieran cumplido los generosos deseos de S. M. la Reina de hacer extensiva esta santa costumbre á las provincias de Ultramar. ¿Qué tiene esto que ver con las líneas generales de la conducta de un Gobierno? Repito lo que he dicho antes: no todos los dias son Viernes Santo.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Baselga tiene la palabra.

El Sr. **BASELGA**: Para dirigir un ruego al señor Ministro de Gracia y Justicia, y no estando presente, suplico á la Mesa y á los Sres. Ministros que están en el banco azul se sirvan comunicárselo.

Se trata de varios individuos que, por los sucesos del 19 de Setiembre último, están en la cárcel modelo por disposicion, no sé si del capitan general de Castilla la Nueva ó de las autoridades judiciales, y es el caso que desde aquella fecha hasta hoy, solo se ha tomado declaracion á esos individuos que, si no recuerdo mal, son 12 ó 13, y no saben aún si se les considera culpables ó inocentes. Yo creo que no se sirven bien los fines de la justicia con semejante abandono, y por eso mi ruego se reduce á suplicar al señor Ministro que excite el celo de los tribunales para que cuanto antes se sustancien esas causas.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia el ruego del Sr. Baselga.

Prévia la vénia del Sr. Presidente, ocupó la tribuna el Sr. Ministro de la Guerra y leyó el siguiente Real decreto y el proyecto de ley á que se referia:

«De acuerdo con el Consejo de Ministros, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de la Guerra para que presente á las Córtes el proyecto de ley fijando la fuerza del ejército permanente para el servicio del Estado durante el año económico de 1887 á 1888.

Dado en Palacio á 14 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola. Es copia.=Manuel Cassola.»

(*Véase el proyecto de ley en el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): El proyecto de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Congreso pasa á reunirse en Secciones.

Se suspende la sesion.»

Eran las cuatro y diez minutos.

A las cinco, dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la sesion.»

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Secciones, en su reunion de hoy, habian acordado los siguientes nombramientos de Comision:

Presidentes.

Sres. Silvela (D. Francisco).
Canalejas.
Muro.
Maura.
Montero Rios.
Albacete.
Martos.

Vicepresidentes.

Sres. Garrido Estrada.
Vega de Armijo (Marqués de la).
Anglada.
Toreno (Conde de).
Alcalá del Olmo.
Quintana.
Ruiz Capdepon.

Secretarios.

Sres. Vior.
Gullon (D. Eduardo).
Sagasta (D. José).
Sanchez Arjona (D. Luis).
Ibarra.
Mosquera.
Sallent (Conde de).

Vicesecretarios.

Sres. Calbeton.
Bugallal (D. Gabino).
Santa María.
Vincenti.
Ansaldo.
Alba.
Sanz y Peray.

Comision de peticiones.

Sres. Vior.
Pardo Balmonte.
Fernandez Blanco.
Alonso Castrillo.
Drake de la Cerda.
Jaquete.
Lopez Pelegrin.

Idem para la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Mazuecos á Baeza.

Sres. Niebla (Conde de).
Morales.
Sagasta (D. José).
San Juan.
Botija.
Laá.
Ruiz Villegas.

Idem para el proyecto de ley derogando el art. 10 de la de instruccion pública.

Sres. Sanchez Guerra.
Alba.
Cobian.
Vincenti.
Ansaldo.
Laá.
Puerta.

Idem mixta sobre inclusion en el plan general de carreteras de la de Castellar á Santistéban á Villamanrique.

Sres. Santana.
García Benito.
Guerrero.
San Juan.
Botija.
La Guardia.
Barroso.

Idem id. sobre prórroga para la terminacion de las obras á la Compañía del ferro-carril de Zafra á Huelva.

Sres. Garrido Estrada.
Bugallal.
Sanchez Arjona (D. Gonzalo).
Sanchez Arjona (D. Luis).
Ibarra.
Guardia.
Barroso.

Comision mixta sobre inclusion en el plan general de carreteras de las de Cidones al Valle de Regumiel y de Montenegro de Cameros á Villoslada.

Sres. Santana.
García Benito.
Sagasta (D. José).
Navarro Reverter.
Botija.
Romeral (Marqués del).
Barroso.

Idem id. sobre inclusion en el plan general de la carretera del puente de San Salvador al de Solía.

Sres. Santana.
García Benito.
Gonzalez (D. Venancio).
Rodriguez Batista.
Botija.
García Lomas.
Barroso.

Idem id. sobre concesion de un ferro-carril de la estacion de Castejon á los baños de Fitero.

Sres. Salvador.
Heredia-Spínola (Conde de).
Sagasta (D. José).
Villanueva.
Ansaldo.
Romeral (Marqués del).
Rodrigañez.

Idem id. sobre concesion de un ferro-carril de Fitero á Tudela.

Sres. Salvador.
Heredia-Spínola (Conde de).
Sagasta (D. José).
Villanueva.
Ansaldo.
Los Arcos.
Rodrigañez.

Comision para la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito de Santiago de Cuba.

Sres. Calbeton.
Crespo Quintana.
Silvela (D. Francisco Agustin).
Villanueva.
Alcalá del Olmo.
Alvarado.
Sanz y Peray.

Idem para el proyecto de ley eximiendo del pago del impuesto especial vigente el título de Conde de Santa Bárbara concedido á D. Augusto Plasencia y Fariñas.

Sres. Rodriguez Correa.
Surga.
Nuñez de Velasco.
Rodriguez Batista.
Perojo.
Los Arcos.
Sanz y Peray.

Comision para el proyecto de ley concediendo suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra.

Sres. Gonzalez (D. Alfonso).
Morales.
Gonzalez (D. Venancio).
Mansi (D. Rufino).
Fernandez Peral.
García Alix.
Sanchez Pastor.

Idem para la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Calasparra á Mula, con un ramal que desde el primero de dichos puntos vaya á empalmar con la de Cieza á Mula.

Sres. Pedreño.
Cánovas del Castillo.
Gomez Marin.
Gonzalez Conde.
Landecho.
Alcocer.
Sallent (Conde de).

Idem id. autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano.

Sres. Eguilior.
Ibargoitia.
García de la Riega.
Sanchez Arjona (D. Luis).
Landecho.
Quintana.
Allende Salazar.

Idem id. declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).

Sres. Santana.
Rodriguez Correa.
Baselga.
Rey (D. Luis).
Dominguez Alfonso.
Cuartero.
Sallent (Conde de).

Idem id. incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.

Sres. Santa Cruz.
Gasca.
Aguirre.
Gorostidi.
Castel.
Alvarado.
Allende Salazar.

Las Secciones autorizaron la lectura de las siguientes proposiciones de ley:

Del Sr. Prieto y Caules, declarando de interés general de segundo órden varios puertos de las islas Baleares. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Del Sr. Garrido Estrada, autorizando á la Diputa-

cion provincial de Cádiz á realizar un sorteo de lotería con cuyos productos se atenderá á los gastos de la Exposicion nacional marítima. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Del Sr. Garnica, incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Santa Lucía á la estacion de Viérnoles. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Del Sr. Pando, prorrogando el plazo concedido en el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

Del Sr. Sanz Riobó, trasladando á Cillero la capitalidad de la seccion de Magazos, del distrito de Vivero. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Del Sr. Maura, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Inca de la de Artá á Santa Margarita. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Del Sr. Cañellas, incluyendo en el plan general de carreteras la de García á Tortosa. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

Del Sr. Suarez Inclán (D. Julian), incluyendo en el plan general de carreteras la de Grullos al puente de Peñaflor. (*Véase el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° del actual*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *núm. 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem, y* Diario *núm. 66, sesion del 13 de idem.*)

Sigue el Sr. Navarro Reverter en el uso de la palabra en apoyo de su enmienda.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Señores Diputados; entiendo que antes de continuar mi interrumpido discurso de ayer, tengo dos deberes que cumplir: primero, el de dar las gracias á la Cámara por la benevolencia que me otorgó; y segundo, el de corresponder á esa benevolencia siendo en el dia de hoy lo más breve que la materia del debate consienta; pero, por si acaso, yo os ruego, Sres. Diputados, que continueis prestándome la misma indulgencia que me dispensásteis ayer.

Creo que en la tarde de ayer demostré que todas las Naciones continentales, así de Europa como de América, convencidas de la absoluta necesidad de las reservas navales para completar las escuadras de combate, se dedican á formarlas, para lo cual pactan lo necesario con las Compañías subvencionadas que destinan estos mismos buques á servicios marítimos postales en tiempo de paz. De ahí las contrataciones directas con estas Compañías, y de ahí las subvenciones que aparecen á primera vista mayores que las propuestas en el proyecto presentado por el Sr. Ministro de Ultramar y aceptado por la Comision. Entiendo tambien haber demostrado que, dadas las condiciones náuticas á que deben responder las reservas navales, no era posible que en España se pudieran formar esas reservas que deben complementar la escuadra de combate que vamos á crear en virtud de la ley especial hecha en la anterior legislatura, y que era grandemente doloroso para el país que no se aprovechara esta propicia ocasion para crear esas necesarias reservas navales.

Descartada ya esta fase de la cuestion, quedaba reducido el proyecto de ley á un interés mercantil y éste aún podia tener otras dos fases; una esencialmente destinada á desarrollar el comercio del país por medio del cambio de productos, y otra limitada á la ejecucion de los servicios marítimos postales.

Si se tratara de esta última solamente, Sres. Diputados, no necesitaríamos dar la subvencion que se propone. Los Estados-Unidos, Holanda y alguna otra Nacion nos dan el ejemplo de pagar los servicios marítimos postales á cualquier Compañía que los puede desempeñar con barcos de la mayor rapidez, y no subvenciona estos servicios, sino que paga únicamente el peso de los paquetes postales que aquellos barcos llevan. Esto dejaria en absoluta libertad al Estado para tratar con las Compañías que tuviera por conveniente, esto no le ligaria, sino que, por el contrario, podria servir para concederle toda la amplitud necesaria si ha de crear, como necesariamente tendrá que hacerlo, la reserva naval de España.

Esto, por otra parte, suprimiria todo lo que tiene de monopolio el proyecto presentado, y esto sobre todo, y muy principalmente, sería beneficioso para los intereses del país, puesto que descargaria el presupuesto de España, descargaria el presupuesto de nuestras hermanas la grande y la pequeña Antilla, y descargaria el presupuesto de Filipinas de sumas que gravitan con gran pesadumbre sobre sus ya apurados Tesoros. Pero, Sres. Diputados, ¿es que no se cree que está el país todavía en condiciones de hacer esto? ¿Es que á pesar de que hay ofertas, unas que constan en los expedientes de Secretaría, otras que han venido aquí á la discusion, hace algun tiempo, ofertas de Compañías españolas respetables, prometiendo trasportar hasta gratuitamente los paquetes postales á cambio del uso de la bandera nacional y de las ventajas inherentes á la consideracion de buque-correo, no se cree llegado el momento de aprovechar estas ofertas? ¿Es que se cree que no son ventajosas y convenientes para el país? No lo discuto: supongo que razones habrá tenido el Sr. Ministro de Ultramar, y razones habrá tenido la Comision, muy poderosas, cuando, pudiendo aprovechar éstas á todas luces ventajosísimas ofertas, han hecho caso omiso de todas ellas, caso omiso tan completo, que ni siquiera se han tomado la molestia de dedicarles un recuerdo, y por cierto que bien lo merecian.

Importantes Compañías navieras se han ofrecido á trasportar gratuitamente el correo oficial y particular en sus buques, á cambio solamente de la consideracion de buques-correos, á cambio de los privilegios que se conceden á la bandera del país, y sus proposiciones fueron aceptadas con gran aplauso por el Ministerio de Marina; pero se ha hecho completa abstraccion de ellas en todo lo que aquí ha venido precediendo á la discusion del dictámen de la Comision. Bien es verdad que esto ha sucedido en todo lo que se refiere al Ministerio de Marina, Ministerio facultativo, Ministerio técnico, pero que quizás por ser técnico y facultativo no se han tenido, como yo en-

tiendo que debieron tenerse en cuenta, las justificadas y razonadas observaciones que en todo el curso del expediente he venido haciendo. Queda, pues, aparte esta consideracion de los servicios postales marítimos, y vamos á la otra.

¿Es que con este proyecto de ley y con estas crecidas subvenciones se va á desarrollar, no la marina mercante española, que la puñalada de muerte anunciada por el Sr. Azcárate puñalada es, si no de misericordia, por lo ménos de herida grave, á los intereses generales del comercio y las industrias del país?

Vamos á verlo, y yo me propongo demostrar: primero, que aun reducido este proyecto de ley á las condiciones en que ha quedado por las exclusiones que de él he hecho, sería perjudicial á los intereses generales del país otorgar todos los servicios postales marítimos de España á una sola Compañía y en plazos de igual terminacion; segundo, que solo con el espíritu de la libertad, en forma de varios concursos, provocando la libre concurrencia, puede satisfacerse el acuerdo del Consejo de Ministros; acuerdo del cual me declaro completamente partidario, en cuanto se refiere á ampliar los servicios postales marítimos, y á que estos se realicen con todas aquellas condiciones de seguridad, comodidad, rapidez y economía que exigen los adelantos de la navegacion.

A mí me extraña encontrar al Sr. Ministro de Ultramar, siempre liberal, enamorado de la idea de una sola Compañía. Estas grandes Compañías, se dice, son las que desarrollan los intereses materiales del país, las que atraen los capitales y les dan juego, y del juego de esos capitales resultan beneficios generales. Señores Diputados, esta tésis es muy peligrosa, porque todo en la naturaleza tiene sus límites, y aquí los tienen las Compañías muy marcados. Se habrán hecho prolijos estudios acerca de esto, estudios que no aparecen, como dije ayer, pero que yo supongo hechos y realizados. ¿Cómo no lo habia de suponer? En primer lugar, me basta la palabra del señor presidente de la Comision, y además me basta la gravedad del asunto de que se trata. Se han hecho esos prolijos estudios; pero se han olvidado, desgraciadamente, las lecciones de las ciencias económicas y sociológicas.

Porque lo que se va á constituir con este privilegio es un monopolio absoluto, y los grandes monopolios, las Compañías demasiado grandes, esos organismos demasiado poderosos que viven á expensas de grandes privilegios, que solo explotan grandes monopolios, esos son los dogales que matan las manifestaciones de la vitalidad de un país.

Resucitais los grandes monopolios, y lo haceis precisamente en los momentos en que las tendencias de la época moderna son las de abolir todo privilegio. Las trabas del comercio, los absolutismos que imperaban no há muchos años en todas las transacciones y en todas las esferas mercantiles y económicas, ahí, en ese hemiciclo, han quedado hechos cenizas ante las corrientes liberales del siglo. ¿Son estos los absolutismos, son estos los monopolios que vamos á resucitar? Se necesita una suma grande de libertades económicas para que se desarrollen todos los elementos productores de un país, y cuando hemos conquistado casi toda esa suma de libertades económicas, cuando hemos roto las cadenas que sujetaban á la produccion agraria, cuando aspiramos en estos momentos, dentro de ese espíritu de expansion y de libertad á suprimir todos, absolutamente todos los privilegios, aparece en la escena un privilegio nuevo con todos los caractéres de un gran monopolio. La verdad es, que no valia la pena haber reñido tan cruentas batallas para realizar la desamortizacion y las desvinculaciones, si habíamos de venir despues á resucitar estos monopolios tan odiosos y tan perjudiciales como los antiguos, si bien vestidos á la usanza moderna.

Con este gran monopolio serán tres que sujeten y encadenen al país: el monopolio financiero ejercido por el Banco de España, el monopolio industrial que ejercerá la Sociedad concesionaria del arriendo de la renta de tabacos, el monopolio marítimo-mercantil de la Trasatlántica. De esos tres monopolios, solo uno es el que no tiene ejemplar que lo justifique, ni razon sólida que lo apoye, ni argumento bastante que lo ampare, y ese es el de la Trasatlántica.

Al fin y al cabo, el monopolio de la renta de tabacos no altera las relaciones económicas entre los elementos productores del país, no pesa con nuevas cargas sobre el contribuyente, no va á vivir á expensas de industrias ya creadas, y sobre todo, no va á impedir que se creen otras. Despues de todo, el monopolio de la renta de tabacos, establecido de antiguo, no consiste, dentro de la nueva forma que le hemos dado, más que en sustituir á la accion mercantil y á la accion industrial del Estado la accion industrial y mercantil de una Compañía particular, y eso está dentro de las modernas leyes económicas.

El monopolio ejercido por el Banco de España, tiene alguna defensa dentro de ciertas doctrinas económicas casuísticas, y sobre todo, tiene la defensa del momento crítico en que se otorgó. Tristes eran aquellos momentos. Ensangrentada la Patria, y presa á la vez de la fiebre de tres guerras civiles intestinas y fratricidas, resuelto el partido liberal á vencer ó á perecer en la demanda, tenía que optar entre sus convicciones económicas y la salvacion del país; sacrificó las primeras é hizo bien, si no encontró otros medios para procurar la salud de la Patria. Hizo muy bien en sacrificar sus creencias y sus doctrinas económicas ante la necesidad suprema de la vida nacional.

Entonces otorgó al Banco de España por treinta años el privilegio de la emision de moneda fiduciaria en el país. Verdad es que destruyó de un golpe tantos Bancos locales como habia, modestos organismos del crédito é instrumentos de la produccion, elementos con accion y vida propias, aunque en esfera limitada, extendidos por todos los ámbitos del país, como nuncios del progreso.

¿Qué resultado ha dado aquel monopolio? No es este el momento de discutirlo; pero yo me prometo en otra ocasion hacerlo para poner en la cuenta del balance entre el Banco de España y el país, lo que entiendo ha de consignarse en el *Debe* y en el *Haber* de cada uno.

Pero entre tanto, y sin prejuzgar las causas, yo sé que no tenemos Bancos locales, ni esperanzas de tenerlos; que carecemos de Bancos agrícolas, y que la usura, semejante al buitre, que solo se alimenta de la carne muerta, aniquila nuestras más feraces comarcas; sé que la agricultura moderna, la agricultura intensiva, falta de crédito y capital para trasformarse, agoniza y decae, y no sé si muere; sé que las industrias, faltas del apoyo financiero que necesitan, no pueden luchar con sus similares extranjeras;

sé que carecemos de Bancos populares, y que los obreros no tienen estos grandes recursos y que la cuestion social está en pié; sé que el comercio solo como favores otorgados, pero no como derechos ejercidos, recibe del Banco de España auxilios limitados y con muchas trabas. ¡Y este es el auxilio que presta al país el Banco Nacional único y privilegiado! ¿Y por qué? Porque al fin y á la postre todos estos privilegios redundan exclusivamente en favor de aquel que los recibe, sin recordar que á cambio de ellos ha de haber una compensacion para quien se los otorga.

Pero sin cuidarse de ello, el Banco de España aprovecha su privilegio disfrutando de un capital de 530 millones de pesetas en billetes circulantes, de otros 330 millones que el país le presta sin interés y sin garantía en cuentas corrientes y depósitos; 860 millones gratuitos que le entrega el país, y con ellos trabaja, obteniendo grandes beneficios, legítimamente ganados, pero en cambio de los cuales deberia otorgar al país, puesto que á expensas de ese privilegio exclusivo y de ese monopolio realiza sus beneficios, la compensacion de fomentar su industria, su agricultura y su comercio. No lo hace, y ved ahí, señores Diputados, el inconveniente de los grandes privilegios exclusivos.

Pero más grave que estos, más perjudicial y de consecuencias más funestas... (*Un Sr. Diputado pronuncia unas palabras que no se oyen.*) Esos no son monopolios, y aunque no sé quien ha hecho la interrupcion, la contesto diciendo que precisamente es de una gran conveniencia que haya tantas Compañías de ferro-carriles; y eso pido yo, que haya otros tantos navieros subvencionados.

El monopolio de la Trasatlántica sería, desde luego, peor que estos otros monopolios, porque no solamente sería un privilegio sobre el cual se veria levantarse una Compañía poderosa, y por lo mismo absorbente, sino que mataria todas las manifestaciones del progreso naval de España.

Y es natural, porque vendria á constituir como una mano muerta; se entregarian á la Compañía todos los recursos del Estado; la bandera oficial, la carga oficial, el pasaje oficial, todos los privilegios inherentes á la consideracion de buque-correo, de que tan anchamente gozan los vapores privilegiados, y esto, en los puertos del país, en todas sus costas, en todos los puertos del extranjero, en todos los mares, y con la condicion absoluta de que durante veinte años España no habia de poder tratar con otra Compañía ni subvencionar otros buques, ni pactar con otros organismos navales, que no fueran el organismo y los buques privilegiados. Esta sería una fase del mono-

Se dice que la industria naval ó mercante podria luchar con la Compañía única oficial. ¿Cómo ni por dónde? Sin los auxilios del Estado, teniendo que sufrir todas las cargas públicas, sin exencion de los derechos de abanderamiento y de registro, sin fletes casi asegurados de antemano, sin aquella certeza de que en su carrera, la mayor parte de los gastos fijos los tiene ya cubiertos, ¿sería posible que la pobre marina mercante pudiera luchar con esta marina privilegiada?

Pero habria otro peligro grave, que debe meditarse mucho, no porque suceda resueltamente, sino porque puede suceder. En esto consiste la prevision de los Gobiernos, cuando se trata de comprometer al país para plazos tan largos, que lo son más aún en los tiempos del torbellino en que vivimos.

Dueña esta Compañía de las llaves del mar, señora de todas nuestras comunicaciones marítimas oficiales, si por un azar, harto frecuente en esta clase de empresas (y en este momento se nos presenta de ello un elocuente ejemplo), tuviera que suspender sus servicios por contrariedades financieras, ¿qué iba á pasar en el país? Figuraos, Sres. Diputados, que todas las Compañías de ferro-carriles pertenecieran á una sola Sociedad, y que en un momento determinado, por azares de la suerte, por vaivenes de la fortuna, esta Compañía tuviera que suspender los servicios todos de España. ¡Qué conflicto, Sres. Diputados! ¡Qué pérdidas para el comercio y para la agricultura, y qué peligros, quizás, para el órden público! Y eso que allí estarian los carriles, las locomotoras, los carruajes, las estaciones, y el Gobierno, en un momento determinado, podria reanudar los servicios. Pero, ¿y con los vapores, qué sucederia? Anclados unos en los puertos de España, navegando otros acaso por los mares de la Polinesia, ¿cómo era posible evitar la perturbacion que traeria consigo todo esto? Pues todos esos peligros, peligros sérios, peligros que no merecen sonrisas, porque si en este momento se pone en un conflicto al Gobierno, como nos declaraba ayer ó anteayer... (*El Sr. Salcedo*: Me parece que S. S. monopoliza demasiado, porque cada uno es dueño de reirse ó de hacer lo que tenga por conveniente.—*Rumores.—El Sr. Presidente llama al órden.*) No me referia á S. S., yo no me refiero á nadie; he oido rumores... (*El Sr. Salcedo*: De aquí no.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, sírvase su señoría dirigirse al Congreso. Es bien no hacerse cargo de interrupciones, sobre todo cuando son interrupciones silenciosas. (*El Sr. Salcedo*: Ninguna se ha hecho absolutamente, Sr. Presidente.) Tanto mejor. Yo le estaba diciendo al Sr. Diputado que es bien no hacerse cargo de interrupciones señaladamente silenciosas, que pueden no ser... (*Median varias contestaciones entre los Sres. Salcedo y Navarro Reverter que no se perciben bien.*) Orden; ahora las hay expresas. (*Risas.*) Decia que es bien no hacerse cargo de interrupciones silenciosas, que pueden serlo en opinion de quien al parecer las hace, y no serlo en opinion de quien las observa. Continúe S. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Atribuya el señor Presidente y atribuyan los Sres. Diputados á inexperiencia parlamentaria lo de que creer que esas interrupciones se dirigen al humilde Diputado que en este momento tiene el honor de dirigir la palabra al Congreso...

El Sr. **PRESIDENTE**: Bien; ahora no se dirigian.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Decia, Sres. Diputados, que este era un peligro grave y sério que en momentos determinados podia causar un verdadero conflicto de órden público, y que si lo es hoy tratándose de una Compañía que no tiene más que una línea, cuando tuviera todas las líneas postales que se van á crear, evidentemente el conflicto sería mayor.

Pero el peligro sería todavía más grande, bajo el punto de vista de la importancia de la sociedad si esta Compañía fuera la Trasatlántica española; porque ligada con lazos fraternales con la tabacalera de Filipinas y con las Sociedades de los ferro-carriles del Norte y Noroeste de España; hijuela del Banco hispano colonial, creado en virtud de otro monopolio, la garantía de la renta de aduanas de Cuba, vendria á constituir un Estado dentro de otro Estado, y tendria susten-

táculos puestos en Cuba con las aduanas; en Filipinas con los tabacales; en la Península con grandes y poderosas Compañías de ferro-carriles, y en el mar con sus buques.

Estas grandes Compañías vienen á ser como esos jigantes vegetales, que necesitan tomar gran cantidad de gases de la atmósfera para respirar, y gran cantidad de jugos de la tierra para alimentarse, y que producen una sombra demasiado espesa, que ahoga y mata cuanto debajo de ellos nace; y como para vivir necesitan esquilmar la tierra sobre que existen, de aquí que el instinto de defensa de las sociedades las haya inclinado á crear esos otros organismos intermedios que están entre esas grandes Compañías y el individuo. Y cuando esto sucede, es cuando está completa la série económica de los organismos del país; pero mientras no existan esos organismos intermediarios, falta aquella armonía, y hay algo en la Nacion que absorbe con demasiada fuerza, y algo que con demasiada fuerza es absorbido. Así ha sucedido que casi todos los países más adelantados en estas materias, se han dedicado principalmente á dar vida á estos organismos intermedios, tanto más ventajosos cuanto más reducido es el círculo de su accion.

Esto es lo que creo que conviene á España en los momentos actuales; la creacion de muchos de estos organismos, más reducidos en sus dimensiones, pero tambien más numerosos; organismos que podrian venir un dia en auxilio del Estado contra las tendencias absorbentes de las Compañías, de la misma manera que los brazos populares fueron un dia el apoyo más eficaz del Poder Real contra las invasiones del feudalismo.

Y á estos organismos debe referirse la Comision cuando habla de que «es más práctico siempre mejorar lo existente y vigorizar los organismos creados á fuerza de paciencia y de trabajo por una generacion, que destruirlos.»

Esto es evidente. ¿Es que la Comision se ha querido referir á la Trasatlántica al hablar de esos organismos? Pues entonces estamos completamente de acuerdo; pero esto significa que para cada uno de los servicios incluidos en ese proyecto, se necesita un organismo especial; porque sino, ¿á qué organismo se refiere ese párrafo del preámbulo?

Tenemos en España un organismo existente que se llama hoy Compañía Trasatlántica, y que ayer se llamaba Antonio Lopez y Compañía. ¿Para qué se creó este organismo? ¿Cómo se desarrolló? Se creó para una línea de servicios postales marítimos. Bien creado estuvo. Se desarrolló y vivió holgadamente, y en la mayor prosperidad, cuando desempeñaba este único servicio. ¿Por qué no hemos de crear otras tantas Compañías semejantes para cada uno de los demás servicios postales que ahora se trata de establecer? Así, en vez de tener una sola Compañía tendríamos cuatro si se aceptara la division que proponemos en la enmienda. Porque hasta la situacion geográfica de los países que van á visitar los vapores-correos se presta admirablemente para esta division.

Por una parte, la línea de las Antillas y sus combinaciones; por otra parte, las líneas que bajan por el istmo de Suez, en direccion á Filipinas; por otra parte, la línea del Rio de la Plata, y por otra parte, las líneas de Marruecos y del Golfo de Guinea. Se podrian formar cuatro organismos distintos tan poderosos cada uno de ellos, como lo fué antes la respetable Casa Lopez para el servicio de las Antillas. Solo que en vez del monopolio de una sola Compañía, cuyos perjuicios he tratado de pintar, tendríamos cuatro Compañías, y habrian desaparecido casi todos los perjuicios del monopolio, porque se distribuiria en cuatro participaciones. Con eso se habria prestado un gran servicio á la marina mercante, que podria tomar parte en cada una de estas cuatro Compañías; y sobre todo, si ocurriera un caso como el que ocurre en estos momentos, en que las contrariedades de una Compañía le hacen pedir la rescision; dentro de los recursos de las otras Compañías, tendríamos medio para remediar los males que la rescision de uno de los contratos pudiera crear. Resulta de lo expuesto que estas cuatro Compañías no harian más que seguir las tradiciones de la antigua Compañía de Lopez; y así como aquella pudo vivir con esplendor explotando un privilegio en una sola línea, y dando beneficios al país, que yo no he de desconocer, así podrian vivir mejor todos los cuatro organismos, evitando los gravísimos inconvenientes, que de ser uno solo habrian de resultar seguramente.

Con lo dicho, Sres. Diputados, creo haber demostrado que no deben adjudicarse estos cuatro servicios (cinco segun el proyecto de la Comision, cuatro si se acepta la division de mi enmienda) á una sola Compañía, sino á cuatro diversas, y aun creo tambien que habria que modificar algo las condiciones con que se trata de adjudicar este servicio.

Pero al llegar á hablar de itinerarios, de velocidades y de subvenciones, comprendo que os extremezcais, porque llevamos ya tal hartazgo de estas cosas, que me parece debo hacer gracia de ellas al Congreso, no solo porque comprendo su cansancio, sino porque nada nuevo podria añadir á lo mucho y muy bueno que aquí se ha dicho. De todo lo que pensaba decir, me permitiré tan solo hacer unas rapidísimas consideraciones sobre cada uno de estos puntos, pero no discutiendo, sino solo exponiendo tales y como son, los hechos.

Al tratar de crear nuevos servicios postales marítimos, parecia natural que se hubieran estudiado las condiciones de los productos y de las industrias del país, de sus similares en todos los países extranjeros, y del comercio de importacion y de exportacion de cada uno de ellos; que se hubieran tomado noticias de los cónsules, y que, en fin, se hubiera abierto una verdadera y útil informacion. Pues esto no aparece por ninguna parte; lo único que aparece es una combinacion de servicios postales igual á la de la proposicion presentada por la Compañía Trasatlántica, con una sola diferencia: la adicion del servicio del Rio de la Plata, indicado ya por el Sr. Ministro de Marina.

No hablaré, por consiguiente, de estos itinerarios; me bastará solamente hacer notar el hecho de que se componen de dos partes principales: las líneas directas y las combinaciones.

Ya ha demostrado el Sr. Azcárate, como antes habian demostrado los Sres. Laviña y Celleruelo, que las combinaciones no responden á una necesidad del país; que las combinaciones, segun una instancia dirigida á las Córtes, y suscrita por gran número de hacendados, propietarios y navieros de Cuba, á quienes no tengo el gusto de conocer, pero que ahí están los Diputados de Cuba, á quienes yo saludo cariñosamente, que sabrán si tienen importancia ó no, son

completamente inútiles para el desarrollo de la riqueza y de la prosperidad de Cuba, y solamente estiman útiles los servicios directos. Descartemos, pues, las combinaciones, dejando solamente los servicios directos.

En la cuestion de velocidades me limitaré á hacer notar una sola cosa, aunque gravísima. Aquí se trata de velocidades médias durante un año, y yo recomiendo á mi dignísimo amigo el Sr. Pando, en cuyo discurso campea una gran ilustracion, no superior, sino igual á la que campea en todos los discursos de los demás señores de la Comision; yo recomiendo al Sr. Pando estas cifras, que hay que tener en cuenta, para imponer una multa á la Compañía. Por el cómputo de las velocidades médias se necesita que haya una diferencia anual, y si mis cálculos no están equivocados (nada de complicaciones, son la cuenta de la vieja), resulta que para el servicio de las Antillas, antes de imponerse ninguna multa á la Compañía, ha de haber un retraso anual de 6.810 millas en el recorrido total, y para imponerle el segundo grado de las multas, se necesita que haya un retraso en el recorrido de 13.620 millas. Pero yo digo: estos retrasos jamás pueden tener lugar en un año, porque la Compañía no necesita tener más que un solo buque de mucho andar y los demás de corta marcha, para compensarlos, y resultará que teniendo un solo buque de 15 millas de velocidad, que no es velocidad extraordinaria, podrá hacer 10 viajes á las Antillas en trece dias y ocho horas cada uno, y los otros 26 viajes podrá hacerlos en diez y siete dias y cuatro horas con un andar de 10¹/₂ millas. Resultaria así que el art. 72 del contrato vendria á modificar ó anular el art. 3.°, porque ya no serían 11¹/₂ millas las de la velocidad mínima, sino 10¹/₂ en los 26 viajes, si bien es verdad que en los otros 10 viajes habria un aumento de velocidad considerable. Lo mismo sucederia en los viajes á Filipinas. Con un vapor de 15 millas, haciendo con él cinco viajes, que holgadamente pueden hacerse, en veintitres dias y quince horas cada uno, podria hacer los ocho viajes restantes en cuarenta dias y cuatro horas á 6'80 millas, y esta velocidad sería comparable solamente á la de las carabelas de Colon. Ya sé yo que hay una adicion que dice que cada año se denunciará el vapor que ande poco; pero esto sucederá despues que haya andado un año, y esto mismo podrá suceder al año siguiente, y así hasta el fin del contrato.

Más claro, más terminante, más absoluto, y sobre todo, más eficaz, era lo que se ha venido haciendo hasta ahora en España, y lo que se hace en todos los demás paises. Al frente de cada contrato se pone la tabla, el cuadro del andar y marcha y escalas de cada viaje, y cuando hay una deficiencia, se aplica la multa inmediatamente despues de aprobada la culpa, con lo que es más eficaz, y así no se repite la falta. ¡Pero en un año, Sres. Diputados! La Compañía puede hacer todo lo que antes he dicho. Yo no digo que lo haga; yo le tributo la justicia de creer que no lo hará, porque está interesada en que eso no suceda; pero debe evitarse que pueda ocurrir, porque la mision del legislador es preveer más que remediar.

Vamos á las subvenciones. Tampoco hablaré de las subvenciones más que lo necesario para mi objeto; pero sí tengo que hacer constar lo siguiente:

1.°—Haciendo esa cuenta de la vieja, que no es por cierto la cuenta del ilustrado Sr. Pando, se llega á este resultado ¿Cuánto damos hoy de subvencion á la Compañía? Veámoslo.

Subvencion actual	4.194.000
Se pide en el proyecto	8.445.222
Diferencia en más	4.250.222

2.°—Servicios nuevos que se establecen.

Es verdad que vamos ganando algo, el servicio al Rio de la Plata que, aunque pequeño, es al fin una ventaja. Lo llamo pequeño, porque no es gran cosa un viaje cada dos meses, ó sea seis viajes al año, para un país que tiene un comercio exterior de 880 millones de pesetas, y con el cual España solo hace un tráfico de 28 millones, mientras que Inglaterra lo eleva á 332 millones y Francia á 192 millones. Nosotros tenemos que llevar allí nuestros vinos, nuestros aceites y nuestras conservas, y mientras otras Naciones tienen expediciones marítimas semanales, haciendo el viaje en veintitres dias, nosotros establecemos un servicio cada dos meses, y con veintisiete dias de tiempo invertido. Realmente es muy poco, pero como he dicho antes, algo vamos ganando.

Tambien es nuevo el de las costas de Marruecos, en las cuales hace muy bien el Gobierno en tener fija la mirada, porque hay quien acecha lo poco que allí nos queda. Estos dos servicios sumados representan una subvencion de 635.000 pesetas, resultando que hay de aumento líquido 3.615.740 pesetas. ¿Para qué? Pues evidentemente para pagar los servicios combinados.

Los servicios combinados se pagan con estos 3 millones y pico de pesetas, y estos servicios combinados son aquellos que los firmantes de la exposicion de Cuba dicen que les son inútiles, porque están hoy mejor servidos sin pagarlos. ¿A qué, pues, este gravamen para el país?

Se dice si se da más ó ménos de lo que la Compañía ha pedido. Veámoslo. La tercera proposicion de la Compañía no se diferencia del contrato, á mi entender, más que en una sola cosa, en que la Compañía proponia 24 viajes á Filipinas, y solamente se le han concedido 11, y en que no proponiendo viajes al Rio de la Plata, se le han puesto seis. La diferencia de millas entre unos y otros viajes á favor de la proposicion de la Compañía es de 102.040 millas; pero yo regalo las millas, así como el Sr. Marqués de Teverga regalaba al Sr. Celleruelo los millones, de lo cual yo me alegro, porque es señal de que los tiene. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Tampoco eso es exacto, y ya lo demostraré.) Yo tendré mucho gusto en ello. (*El Sr. Marqués de Teverga*: Lo mismo que los millones.) Repito que tendré mucho gusto en ello, porque si no regala S. S. los millones, me demostrará que estoy en un error.

Yo, despues de todo, no vengo á buscar contradiccion, sino convencimiento.

Pues bien; siendo la misma la proposicion, el número de millas resulta favorable para la Compañía, y siempre aparecerán 3 millones pagados de más, y destinados á las combinaciones, porque para el servicio directo, aun pagándose á los mismos precios que dice el contrato, resulta casi la misma proporcion.

El servicio á los precios de contrato, es como sigue:

El de las Antillas, 8.700 millas á 10'18 pesetas	3.188.376
El de Filipinas, 16.280 millas á 7'15 pesetas	1.513.226
El del Rio de la Plata y Marruecos	635.482
Total	5.337.084
Se pide en el proyecto	8.445.222
Resulta de más	3.108.138

Ya veis, Sres. Diputados, que siempre resulta esa diferencia de más de 3 millones de pesetas; luego ha habido razon para que pueda decirse, y yo me alegraré que se pruebe lo contrario, que se da á la Compañía más de lo que ella misma pidió.

Pero hay otra cifra muy notable, que debe tenerse en cuenta. La Compañía, al sacar el promedio por milla, decia en su proposicion que haria el recorrido en barcos propios, á 5 pesetas 90 céntimos milla, y sin embargo se fijan en el proyecto de contrato en 10'18 para las Antillas; en 7'15 para Filipinas, y en 5'93 para las demás líneas; de suerte que tambien bajo este punto de vista, aparece que se da más de lo que pidió la Compañía.

Pero se dice además que nosotros pagamos ménos que todas las Naciones. ¡Señores Diputados, decir que pagamos ménos que Inglaterra, y que Francia, y que Italia! Si con los números se hace lo que se quiere, acaso sea cierto; pero los números presentados son completamente abstractos, y hay necesidad de interpretarlos para darles la significacion que encierran.

Inglaterra tiene 23 millones de kilómetros cuadrados de extension en sus colonias; es decir, dos veces y media la extension superficial de Europa, y tiene 274 millones de habitantes en esas mismas colonias. La Emperatriz de la India es el Monarca que tiene más vasallos en el mundo. Pues, dadnos estas colonias, y paguemos lo que paga Inglaterra. Francia, que tenia hace diez años ménos colonias que nosotros, puesto que la extension de sus posesiones coloniales era de 205.000 kilómetros cuadrados, y el número de habitantes de 2.500.000, ha aumentado de manera tan considerable sus dominios y protectorados, que hoy esos 2.500.000 habitantes se han convertido en 27.700.000; es decir, diez veces más, y la extension de 205.000 kilómetros ha venido á ser de 3 millones de kilómetros cuadrados, ó sea la tercera parte de Europa.

Pues bien, lleguemos nosotros á tener esas colonias, y demos la misma subvencion que da Francia.

Despues de todo, del comercio universal del mundo que puede calcularse en unos 80.000 millones de pesetas, nosotros no hacemos más que 1.400 millones, y de estos solo 432 en bandera española. Pero fomentando la marina mercante, podemos salir de esta situacion, y la marina se fomentaria repartiendo entre muchas Compañías los 175 millones de pesetas que nos han de costar los servicios propuestos; con lo cual creariamos competencias y estímulos que darian por resultado apoderarnos de los fletes que nos arrebatan otras Naciones.

Haciendo el cálculo en toneladas, se ve todo esto más claro. De 9 millones de toneladas que constituyen el comercio exterior de España, la bandera española está representada solamente por millon y medio. ¿Por qué no destinar esos tres millones y pico de pesetas con que se quieren pagar las inútiles combinaciones, al fomento de la marina mercante?

Pero, es que yo niego que se paguen ménos subvenciones en España que en ninguna Nacion, y por el contrario afirmo que se pagan más, y para probarlo habré de buscar los términos de comparacion entre nuestra situacion y la de algunas otras Naciones. Situacion que está representada de una parte por los presupuestos que son los reguladores de la riqueza nacional, y de otra por el comercio exterior, que viene á ser como el signo único exterior de la prosperidad de un pueblo.

Pues comparando los presupuestos de las demás Naciones con el nuestro, y comparando su comercio exterior con el de nuestro país, y todo ello relacionándolo con las subvenciones que dan esas mismas Naciones extranjeras con la nuestra y las que nosotros vamos á dar, resulta lo siguiente: que pagando Inglaterra respecto de su presupuesto el 51 por 100, Francia el 70, é Italia el 52 como subvencion á las Compañías, España paga el 100 por ese concepto; relativamente al comercio exterior (y todos estos números podrán comprobarlos SS. SS.), respecto al comercio exterior, las subvenciones que paga Inglaterra representan el 18; las que paga Francia, el 54; las que paga Italia, el 55, y las que España paga el 100; porque yo he tomado á España como tipo ó unidad de comparacion para estas relaciones numéricas. Esto es lo que resulta efectivamente de esos reguladores de la riqueza nacional.

Pero, Sres. Diputados, acaso podríamos pasar por todo esto de las subvenciones, de las velocidades y de los itinerarios, si la Comision no hubiera olvidado en su proyecto un artículo que considero de gravísima y trascendental importancia. Me refiero á las construcciones navales en el país. En todos los convenios hechos entre las Compañías y los Estados, los señores de la Comision, que tan profundamente los han estudiado y profundizado, habrán visto que se consigna la obligacion de hacer los barcos en el mismo país. ¿Por qué no se ha puesto aquí esa condicion?

¡Ah! Es que esta condicion de verificar las construcciones dentro del país no es más que un signo, solo un signo, de las luchas que están sosteniendo todas las Naciones continentales y centrales de la vieja Europa. Porque Europa se encuentra hoy en presencia de una crísis terrible; Europa se encuentra hoy atravesando una gravísima crísis, producida por dos causas principales: por el exceso de la produccion que ahoga las industrias, por efecto de las competencias, ayer americanas, hoy ya asiáticas, y por esa enormidad de los presupuestos militares, que gravan con pesadumbre inmensa los presupuestos de todas las grandes Potencias.

De ahí esa ambicion, ese afan, esa especie de fiebre contagiosa de colonizacion que se ha despertado en casi todas ellas, que, hostigadas por la necesidad, buscan por la fuerza otros territorios y otras colonias donde colocar sus productos, de donde sacar las primeras materias para su industria, y donde hallar recursos que les ayuden á soportar esas grandes pesadumbres de los presupuestos. Y en el fondo de todo esto late viva, y cada dia creciente, como una ola en el mar, la cuestion social, apenas sofocada por las grandes ejecuciones de la policía rusa contra los nihilistas; por las exageradas severidades de los ingleses contra Irlanda y contra los fenianos; por las vigoro-

sas precauciones tomadas por Bismarck contra los socialistas; por las repetidas muestras de desacuerdos dadas por las Cámaras dinamarquesas contra ciertos Poderes; por todos esos signos, que constituyen una verdadera debilidad de la República francesa, enfrente de las manifestaciones que hace eso que se llama cuarto estado, en el club, en las calles y en el mismo Municipio de París, predicando la disolucion de la familia, el reparto de los bienes, la negacion de la propiedad, el remedio único y supremo del Dios petróleo. Pero ya que de todas esas calamidades nos hallamos, por fortuna, libres hasta el presente, hay que evitarlas en lo futuro, fomentando el trabajo nacional por medio de la proteccion. Explicaré lo que entiendo por proteccion en las industrias del país. He dicho proteccion; pero no temais que voy á reproducir aquí las cuestiones entre proteccionistas y libre-cambistas.

No se trata de eso. Ya sabemos todos que el hombre es cosmopolita, y que la produccion tiene sus regiones naturales. De lo que se trata es de una cuestion de gobierno y de gran interés, y esta es la de dar trabajo al hermano antes que al extraño; es que los millones que tengamos que gastar se gasten, á ser posible, dentro del país, porque es preciso alimentar antes á nuestras familias que á las de fuera, proporcionando pan y trabajo á la Nacion; porque dar pan y trabajo al país, es ganar en prosperidad y no contribuir á la del que acaso sería enemigo nuestro. Esto es lo que yo entiendo por proteccion. Porque es preciso que el país se baste á sí mismo. Esta es la verdadera doctrina moderna, práctica y económica de todos los Estados, y ahora se nos presenta una gran ocasion de aplicarla en gran parte.

Tenemos la ley votada para la construccion de la escuadra nacional, y en camino de ello este proyecto de ley de servicios postales marítimos. El Sr. Ministro de Marina ha dicho con una frase elegantísima y cierta, como yo encuentro todas las suyas, que las dos marinas, la mercante y la de guerra, son hermanas; una, la hermana mayor, la de guerra; otra, la hermana menor, y por tanto mimada, como debería ser, la mercante. Pues ya que estas dos hermanas han de sostener el brillo de nuestro pabellon y han de responder de la integridad y de la seguridad nacional, démosles alojamiento dentro de nuestra casa, y aquí en nuestra propia morada, preparémosles un modesto albergue digno de ellas. Ya dije ayer y lo repito hoy: la segunda condicion que se necesita para formar la reserva naval de un país es tener astilleros propios donde se puedan conservar, reparar, y quizá construir buques mercantes y de guerra, pues sin ello ni tendremos escuadra completa de combate, ni tendremos tampoco marina mercante.

¿Es que se puede improvisar esto? No: ya sé que no se puede improvisar, pero se puede intentar, se puede comenzar á hacer. ¿Qué han hecho todas las Naciones de Europa para conseguirlo? ¿No lo saben mejor que yo los Sres. Diputados? Italia, Alemania, Rusia, construyen dentro de su país la mayor parte de sus flotas: solo entre las Naciones continentales europeas hay dos excepciones, Turquía y España. Las dos Naciones que en el mapa de la instruccion pública están señaladas con la tinta más negra, son las únicas que tienen que comprar al extranjero todo, absolutamente todo, lo referente á los buques y al material para ellos, para esos mismos buques que han de sostener en tiempo de paz el pabellon nacional, y en tiempo de guerra la integridad del territorio. ¿Pues qué hacer? Tomar el ejemplo de esa gran Italia que tanto se cita, y que yo acepto con mucho gusto; el ejemplo de Italia, que en verdad es un ejemplo elocuentísimo.

Italia, que no hace muchos años era lo que Meternich, en aquella subasta de las Naciones que se verificó en la Conferencia de Viena, llamaba una *simple expresion geográfica*, ha llegado á reconstituir su unidad. Sus pedazos dispersos se han reunido por la fuerza de la atraccion, y se ha presentado al mundo como Potencia de primer órden, ingresando en él con obras tan colosales como el Monte Cenisio; y la Italia acaso está destinada, por su amor al trabajo, al progreso y á la libertad, á ser la cabeza y la guía de las Naciones latinas, como hace muchos siglos es la cabeza visible de los pueblos creyentes en la única religion verdadera. Pues Italia construye la mayor parte de su escuadra y muchos de sus buques mercantes en los astilleros nacionales de Spezzia y de Venecia, y en los magníficos astilleros particulares de Orlando en Liorna, de Cranero en Génova, de Caltro en Ancona, y algun otro que no recuerdo.

Ahora, recientemente nos ha dado un ejemplo muy digno de imitacion. Claro es que estos arsenales se crean, pero que no se improvisan; ¿cómo se crean? Por el calor protector y suave de los Gobiernos, por ese calor que no llega á abrasar como un proteccionismo exagerado, ni llega á helar como un librecambio excesivo; ese calor protector de los Gobiernos que no se contentan con realizar la unidad de la Patria, sino que, como Italia y como Alemania, quieren cimentarla sobre la base de las industrias nacionales y de la riqueza productora del país, y que han hecho lo que yo pido que hagamos hoy en España; esto es que todo lo que racionalmente podamos gastar, lo gastemos, á ser posible, dentro de casa, y no vayamos á gastarlo fuera de ella. ¿Pero de qué manera se crean las industrias? Ved ese ejemplo que nos da la misma Italia y de que ahora os hablaba.

Necesitaba el Gobierno aceros especiales para sus construcciones navales; no habia en Italia ni altos hornos, ni fábricas, ni elementos para dar esos aceros; tenía que comprarlos en Alemania ó en Inglaterra, que los monopolizan; pero el Gobierno italiano anunció una subasta de una considerable cantidad de esos aceros, porque no podia crearse una industria especial para dárselos en pequeña cantidad; anunció una subasta de 10.000 toneladas, fijando un precio superior en 2 pesetas al que se pagaba en las demás Naciones, y al reclamo de esta subasta acudieron los capitales, las industrias privadas, el estímulo mercantil, el ingenio, y así se ha levantado en Terni, allá en una caprichosa isleta que brota de entre las aguas del Nera, en los antiguos Estados Pontificios, una gran fábrica de aceros que hoy surte á la marina de blindajes, que quizá mañana surtirá de cañones al ejército, y que acaso dentro de pocos años podrá surtir de elementos para maquinaria al país. Pues esto es lo que pido para España. ¿Es mucho pedir, Sres. Diputados?

Porque si esto ha hecho Italia teniendo que comprar las primeras materias, ya que Italia apenas tiene hierros, é Italia no tiene carbon, nosotros que tenemos los mejores hierros del mundo, hierros tan especiales que sin ellos no se pueden fabricar ciertos aceros para las aplicaciones navales y militares; nosotros que tenemos á Bilbao, la invicta ciudad de las libertades del Norte, que exporta 4 millones de toneladas anuales

de este mineral riquísimo de hierro, parte del cual nosotros mismos volvemos á comprar al extranjero, convertido en obra fabricada; Bilbao que ha progresado hasta hacer que sus altos hornos den ya 200.000 toneladas de lingote, de las cuales exportamos la mitad; nosotros tenemos más elementos que nadie para fundar una gran industria. Sí, tenemos la gran industria de las provincias del Norte; region que parece creada para desarrollar, fomentarse y eclipsar hasta cierto límite á todas las industrias de hierros y de aceros de Europa; industria que solo está esperando que un carácter se levante en ese banco azul, y dirigiéndose á ella le diga: «levántate y anda.» ¡Ah! y andará.

Nosotros cometimos un gran error económico en los albores de nuestra regeneracion política é industrial. Al conceder las subvenciones á las nacientes Compañías de ferro-carriles, no las impusimos la obligacion, como muy prudentemente ha hecho Rusia, de construir los ferro-carriles con todo el material del país que fuera posible, y así hemos llegado á tener una red defectuosa de 8.000 kilómetros de ferro-carriles que nos cuesta unos 2.000 millones de pesetas, de los cuales 700 millones los ha pagado el Estado á esas Compañías, y en vez de crear aquí las industrias que hubieran podido levantarse con una parte de esos 2.000 millones, nos encontramos hoy, sí, con ferro-carriles, pero sin industria y sin los 700 millones de pesetas que el Estado dió á esas Compañías. Millones que sin duda han producido grandes beneficios al país, porque es indudable que se ha desarrollado mucho la industria y el comercio, y ha aumentado la riqueza general, y por eso podemos sostener el presupuesto actual de gastos, pero que habrian producido mejores resultados si alguna parte de esos 2.000 millones de pesetas se hubieran invertido en proteger á las industrias nacionales, y hoy podríamos, de seguro, exportar carriles á Cuba, á Filipinas y aun á Portugal; á Portugal, donde vemos llevado el génio de nuestros ingenieros para construir sus ferro-carriles.

¡Que no tenemos industria naval! Pues por eso hay que crearla. Pues qué, si estuviera creada, ¿la pediria yo? ¡Que no tenemos industrias en el país! Acaso me ciegue la pasion que tengo por esa Patria española del trabajo que se llama Cataluña (y puedo decir esto porque no he tenido la honra de nacer en su territorio, si bien, amante del mio, claro es que no lo cambiaria); pero Cataluña que explota poco sus carbones, que no tiene criaderos de hierro; en cuyo suelo feraz no se cultiva el algodon, con una proteccion muy mermada y combatida, ha conseguido crear una industria de tejidos de algodon tan poderosa, que voy á referir á los Sres. Diputados un hecho que habla muy alto en favor de la industria de aquel laborioso país. Con motivo del *modus vivendi* concertado con Inglaterra han venido á España ingenieros muy distinguidos y prácticos en estas industrias para estudiar la competencia que podria hacernos Inglaterra en los tejidos ordinarios y finos de algodon, y el informe que han dado á las Cámaras de comercio, y á las casas de las cuales dependian, ha sido el siguiente: «No se puede competir con España en tejidos de algodon estampados, ni en baratura, ni en arte.» ¡Qué triunfo para España, Sres. Diputados!

Y pensar que en este rincon olvidado y feliz de Europa tenemos todos los elementos necesarios para volver á ser por el trabajo y por la inteligencia lo que en algun tiempo fuimos por la fuerza y por el valor, y no aprovechamos esos elementos de riqueza ¡ah, señores! ¡que ayes tan dolorosos arranca esto á nuestras almas patrióticas!

Solo de esta manera, y con esta proteccion á la industria nacional, solo de este modo han podido crearse y existir las fábricas de Shneider en el Creuzot, de Cockerill en Seraing y de Krupp en Essen. ¿Tenian el Creuzot, Seraing y Essen los elementos que nosotros tenemos para desarrollar esas industrias? No; pero las han creado. Tomemos su ejemplo. Ahora bien; ¿qué se necesita para desarrollar la industria naval de un país? Pues solamente tres elementos: materiales de construccion, industrias auxiliares y astilleros.

De los materiales de construccion, el Sr. Ministro de Marina os podrá decir, desde luego con más autoridad que yo, y me alegraré que el país lo oiga de sus labios, que en la construccion del cañonero *Miño* en el Ferrol se están empleando materiales de acero de los altos hornos de Bilbao, y han resultado superiores, ó por lo ménos iguales á los del extranjero; y se ha probado que en dos meses se puede construir un cañonero de acero; se ha probado que no se necesitan operarios extranjeros, porque el operario español tiene gran facilidad para asimilarse, aprender y practicar toda clase de nuevos adelantos; y se ha probado que no se necesita nueva maquinaria ni otra herramienta, porque con la que hay hoy en el Ferrol se pueden construir en sus gradas buques de acero aun en cantidad de 9 barcos á la vez y por cabida de 12.000 toneladas de construccion al año.

Tenemos, como industrias auxiliares, La Maquinista terrestre y marítima de Barcelona, el Nuevo Vulcano, Alexander hermanos, la casa Portilla de Sevilla, la de Haynes de Cádiz, la de Otero y Gil del Ferrol, y otras muchas de Valencia, Valladolid, Zaragoza, etc. Tenemos, pues, primeras materias é industrias auxiliares; y solamente de estas primeras materias nos encontramos con que en Vizcaya hay seis fábricas que producen 300.000 toneladas de hierro y que pueden producir 100.000 toneladas de acero; tenemos en Guipúzcoa, en Santander, en Alava, en Navarra, en Astúrias, en Sevilla, en Málaga, en Logroño y en Búrgos hasta 14 fábricas, que producen 70.000 toneladas de lingotes, planchas, hierros pudelados, alambres y todas las formas que toma el hierro, ese mineral, verdaderamente salvador de la humanidad. ¿Por qué, pues, no hemos de aprovechar esos elementos? Si realmente pudiéramos hacerlo, señores Diputados; si pudiéramos lograr esta compensacion de los sacrificios que nos impone la creacion de una escuadra y el proyecto de esos servicios marítimos postales, entonces habríamos creado ó descubierto un manantial de riqueza para nuestro país, y podríamos hacer olvidar que el decantado patriotismo de la Trasatlántica no le ha permitido construir, dentro del país que la subvenciona, ni una sola lancha en los veintidos años que esa Sociedad lleva de existencia.

Deseo terminar, Sres. Diputados, sintiendo haberos molestado tanto. La fatiga de la Cámara es grande, la mia no es menor, y por eso, para abreviar, he de recomendar por última vez á la Comision que acepte la doctrina del concurso, porque yo no he visto, en todas las razones que se han dado contra ese sistema, ninguna que pueda ser fundamental. Será tor-

peza mia; pero tal como lo siento lo digo: que si me convenciera de lo contrario, lo contrario tambien diria.

Decia el Sr. Ministro de Ultramar con dolorido acento: ¡Señores Diputados, poner en concurso los intereses sacratísimos de la Patria!

Pues qné, ¿no ha leido el Sr. Ministro de Ultramar el acuerdo tomado por el Consejo de Ministros? Recuerde que el tercer punto fué «que si la Compañía no aceptase las condiciones que acuerde la Comision, sirvan aquellas como pliego para el concurso, que deberá abrirse tan pronto como la negativa de la Compañía fuese conocida, y á más tardar, antes de concluir el año corriente.»

Es decir, que si la Compañía Trasatlántica aceptara la proposicion, no se entregarian al concurso *los intereses sacratísimos de la Patria*; pero que si no la aceptara, ya se podrian entregar al concurso esos intereses sacratísimos. (*El Sr. Gamazo*: A la fuerza ahorcan.)

Voy á ocuparme de la cuerda, de la horca y de la necesidad que tenemos de suspendernos de ella. ¿Por qué esto último? Porque no habria en España, y este es el argumento Aquiles de la Comision, ninguna Compañía que pudiera presentarse al concurso.

¡Ah, Sres. Diputados! Yo, que no me canso de admirar al Sr. Gamazo, y mi admiracion no es de hoy, sino de la época en que S. S. fué Ministro de Fomento, porque yo, que creo que los caractéres van siendo muy raros en estos tiempos y en nuestra raza, cuando ví luchar á S. S. contra todas las Empresas de ferrocarriles de España juntas, y para bien del país vencerlas, encontré en S. S. un gran carácter. Pero no pude ménos de sentir, sin que esto disminuya mi admiracion hácia S. S., que la amistad no me atrevo á ofrecérsela, porque el Sr. Gamazo está demasiado elevado respecto de mí para que haya ese cambio mútuo de afecciones íntimas que la amistad supone; no pude, repito, ménos de sentir que S. S. hiciera, en su brillantísimo discurso, obra maestra de arte, esta indicacion: «yo me encontraba con que se debian 400.000 duros á la Compañía Trasatlántica, y con que pidiendo ésta la rescision, ya no se la podia obligar á nada.» Pues si hay un contratista del Estado que reclama con justicia lo que se le debe, ¿por qué no se le paga lo que pide, si es justo, y en seguida se le reclama el cumplimiento de todas las condiciones de su contrato? Esto era lo natural; pero ya se ha hecho de otra manera, y resulta que á la fuerza tenemos que ahorcarnos, porque no hay Compañías navieras.

Señores, y esto se dice cuando en 1877, época en que se sacaban á concurso, ¡á concurso, Sr. Ministro de Ultramar! estos intereses sacratísimos de la Patria, y se sacaron á concurso seis veces, sin que se hundiera el firmamento, ni temblaran las estrellas, habia en España una marina mercante que constaba de 230 vapores con 176.000 toneladas, mientras que hoy en vez de 230 vapores tenemos 356, y en vez de 176.000 toneladas miden 400.000, más del doble; y todavía se dice que no habria Compañías ni barcos para encargarse de estos servicios. Y esto se dice cuando (prescindiendo de Inglaterra que no puede traerse á cuento para estas comparaciones, porque de los 8.444 vapores mercantes mayores de 100 toneladas que hay en Europa y en América, Inglaterra posee 4.906, y de los 10 millones de toneladas que esos vapores miden, corresponden á los vapores ingleses 6.500.000), resulta que fuera de Inglaterra, somos hoy la tercera Nacion de Europa en punto á marina mercante, de vapor, no teniendo por encima más que á Francia y á Alemania. Hasta la misma Italia, que con ménos de la mitad de territorio que nosotros, y una poblacion que excede á la nuestra en 12 millones de habitantes, con doble presupuesto, y cinco veces más movimiento de buques en sus puertos que España, figura en marina mercante dos puestos más abajo que nosotros.

En estas circunstancias, Sres. Diputados, se dice que no habria Compañía española dueña de los vapores necesarios para tomar á su cargo estos servicios postales marítimos subvencionados, sobre todo en concursos parciales. Pues yo puedo citar, y prescindo de las casas que tienen ménos de tres vapores, 26 casas españolas con un total de 164 vapores, que tienen algunas de ellas hasta 17 vapores...

El Sr. **GAMAZO**: ¿Cuál?

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: La casa Roca y Compañía, de Barcelona.

El Sr. **GAMAZO**: Ya lo sabía yo.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pues entonces, ¿por qué me lo pregunta S. S.?

El Sr. **GAMAZO**: Porque veo que S. S. ignora otra cosa que yo sé.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Ignoro tantas cosas de las que sabe S. S., que yo me consideraria en este momento feliz si supiera la milésima parte de lo que S. S. sabe.

El Sr. **GAMAZO**: Muchas gracias.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pues además de la casa Roca y Compañía, tenemos la Compañía *La Flecha*, de Bilbao, que tiene 10 vapores; la de Ibarra, de Sevilla, que tiene 15; Serra, de Bilbao, con 12, etc.

Señores Diputados, cuando apenas teníamos marina mercante, comparada con la que hoy tenemos, no se pensaba, para sacar los servicios á concurso, en si habria ó no Compañías y vapores; y hoy que nuestra marina se ha desarrollado, á pesar del monopolio de las subvenciones, ¿cómo habian de esperar esas respetables casas navieras que se les tratara con tanto desden? Sin embargo, el último de los Diputados les envia desde aquí un caluroso voto de gracias para animarlas á que, contra todos los monopolios, continúen trabajando, en provecho suyo, sí, pero tambien en provecho y en honor del país.

Por otra parte, Sres. Diputados, ¿es que hay siquiera necesidad de que vengan Compañías de navegacion á estos concursos? No; lo niego. Se dice que no se puede improvisar una flota. ¿Por qué no? ¿Qué es lo que hace falta para improvisar una flota? Tres elementos, los mismos tres elementos que, segun Napoleon, se necesitaban para la guerra: dinero, dinero y dinero. Porque de pericia en nuestros marinos no hay que hablar; mi querido amigo el Sr. Laviña, y no me atrevo á llamarle discípulo porque S. S. ha sentado plaza de maestro, ha dicho, mucho mejor que yo pudiera hacerlo, que en España, en los 3.000 kilómetros de costa que tenemos, todos los que en ella nacen, hacen profesion de marinos, que es lo mismo que hacer profesion de héroes. Pues bien; teniendo esto, existiendo la pericia, que existe además en los distintos cuerpos de nuestra armada, que están hoy á la altura de los más adelantados de Europa, y permítame el Sr. Celleruelo que disienta en este punto de la opinion de S. S., contando con esto, no hacen falta más que los tres elementos que Napoleon pedia para

hacer la guerra: dinero, dinero y dinero; porque teniendo dinero se tendrian barcos. Hay una casa en Lóndres, la casa Mooss y compañía, que hace el comercio de buques y que publica periódicamente unos boletines y los reparte por todo el mundo, que tiene hoy á la venta 500 vapores de distintas condiciones.

Ya sé la observacion que se me va á hacer; supongo que se me dirá que son vapores hasta de 2 ó 3.000 toneladas, que sirven ménos que los vapores que yo deseo para constituir las reservas navales; pero esa misma casa ofrece construir, en nueve meses, los vapores que se le pidan, con arreglo á los planos que se le envíen; por consiguiente, teniendo pericia, y en España no hay que hablar de eso, y teniendo organizacion, si tuviéramos dinero, ¿se podria ó no improvisar una flota? Vamos á hablar del dinero, del capital. En Europa están ya casi realizadas todas las grandes obras, y siento molestar á los Sres. Diputados con estos detalles, que son conocidos de todos; el dinero está ganando un interés muy pequeño, porque, como están construidos casi todos los ferro-carriles, como están hechos casi todos los canales (y por incidencia, como en un inciso, porque no puedo contenerme, he de preguntar en este momento cuándo trae el Sr. Ministro de Fomento el proyecto de la segunda red de ferro-carriles y cuándo piensa hacer algo para que se construya la red de canales, y cierro el inciso); como todo esto se ha agotado ya; como tambien se han realizado y construido ya las grandes fábricas y edificado mucho en los ensanches de las grandes poblaciones; y, en una palabra, todo lo relativo á la aplicacion de capitales á las grandes obras, está muy escaso, el dinero abunda, y lo que busca es un interés mayor. Si se le ofreciera, ¿no vendrian aquí capitales?

Ciertamente que si se le brindara con un negocio, de seguridades racionales, el capital vendria. Precisamente entiendo yo que deberíamos aprovechar los momentos presentes para utilizar esa especie de riego moderno del capital y del dinero que viniese á fecundizar nuestro suelo, á enriquecer nuestras industrias, á ponernos al nivel de todas las Naciones modernas. (*Bien, bien.*) Crédito es lo que se necesita, y claro es que habria crédito desde el momento en que, tratándose del Estado español, el adjudicatario de uno de los cuatro servicios que he mencionado tuviera la seguridad y la garantía del Estado español, que no solo cumple sus deberes, sino que cumple más de lo que debe; y prueba de ello es la Trasatlántica. Con el crédito traeríamos dinero, porque el crédito es la palanca de los tiempos modernos, es ese mito que nadie ve y que nadie toca, pero que levanta esas grandes maravillas que forman la corona y la aureola del gran siglo XIX.

¡Desconfiar del crédito! Hay construidos en el mundo 488.000 kilómetros de ferro-carril, que cuestan unos 98.000 millones de pesetas. Si se hubiera esperado á tener reunidos esos 98.000 millones de pesetas, ¿se habria construido un solo kilómetro de camino de hierro? Claro es que no. Esas son las deudas que se contraen en el presente, con cargo al porvenir, pagaderas con los beneficios y los progresos que el porvenir deberá al presente.

Hay, pues, entidades navales que pudieran venir al concurso, pero no se necesitan; al contrario, si se me permitiera la frase, yo diria que estorban, porque tratando con nuevas Compañías, que tuvieran crédito y capital, podria exigírseles que los vapores fueran nuevos y reunieran las condiciones necesarias para constituir esas reservas navales que tanta falta nos hacen. Aquí no hay más que la Trasatlántica; no hay dinero, no hay crédito, no hay capitalistas, no hay ejemplo que valga, no hay los seis concursos ya verificados, no hay más que la Trasatlántica. Yo la respeto y considero como el que más; pero necesito permitirme cuatro palabras para responder á lo mucho que de ella se ha dicho en esos preámbulos, que no hay para qué leer y en los discursos que hemos oido.

A la Compañía Trasatlántica, que hoy dice al Estado que no puede realizar los servicios que le tiene encomendados, se le dan todavía otros nuevos. Pero si un indivíduo no puede con la carga de dos quintales, ¿cómo ha de poder con cuatro? Pues se le dan; pero es porque tiene, segun se pregona, unas condiciones de organizacion, de material, de capital y de crédito como ninguna otra del globo.

Vamos á verlo rápidamente.

Material.—No quiero hablar de él; 23 vapores: hay uno de 30 años, es un anciano, un buque arqueológico, y el menor, el más jóven, de tres años. Término medio de la edad de los demás: 11 años. No los quiero discutir, los supongo buenos, con las velocidades que el mismo Sr. Fernandez Villaverde dió, 10 millas; este es todo el material. ¿Dónde está la especialidad y la superioridad?

Organizacion.—Tres hombres, cuyos nombres deben pronunciarse con respeto por todos los lábios españoles: el Sr. Marqués de Comillas; Satrustegui, el trabajador inteligente; Villaverde, el capitan infatigable; y casi habria que añadir á estos tres otro: el nombre respetable de D. Francisco Sepúlveda, que completó con ellos el núcleo inteligente de esta Compañía, organizaron la Sociedad. Barcelona ha rendido, con gran justicia, el culto que debia á la memoria de D. Antonio Lopez. Yo no tuve la suerte de tratarle; pero creo evidente que no se puede llegar á las grandes posiciones, y no se pueden conquistar sus lauros sin haber realizado grandes trabajos y haber sufrido, al lado de estos trabajos, porque la vida del trabajo no es siempre agradable, grandes adversidades, grandes desengaños, grandes combates. De estos cuatro grandes hombres, verdaderos héroes del trabajo, tres han muerto, dejando luto en la Patria y la historia de la regeneracion de nuestra marina mercante no debe olvidarlos, porque organizaron aquella notable Compañía, y la Compañía marchó admirablemente, haciendo progresos, mientras ellos existieron.

Pero, como decia el Sr. Celleruelo, la suerte es tornadiza y se cambia; y aun concediendo á sus dignos descendientes y sucesores las mismas condiciones de los fundadores de la Compañía, porque mayores es difícil encontrarlas, resulta que la contrariedad, ese dios Exito que nos abruma siempre con sus victorias y sus triunfos, ó con sus desdenes, ha venido á constituir una desgracia para la Compañía, porque desde la muerte de esos tres grandes hombres se han perdido dos vapores, y ha habido averías de consideracion en tres ó cuatro, y temporal deshecho, hasta casi el naufragio, de la misma Sociedad.

Es, pues, una organizacion, no superior, sino igual á todas las de las demás Compañías. De las desgracias que ha tenido yo no la culpo ¡cómo la he de culpar! porque ella es la primera que tiene interés en evitarlas; y estas mismas desgracias son las que ocurren comunmente á todas las demás Compañías. Pues en-

tonces, si hoy no puede sostener, como hace cinco años, la Compañía Trasatlántica un lema semejante al lema que ostenta la Compañía Cunard «que no habia perdido ni un hombre, ni una carta;» si hoy no lo puede, por desgracia, afirmar, es una Compañía igual á otra cualquiera, pero no superior, en organizacion. No hagamos este disfavor á otras Compañías en beneficio de una que, realmente ha podido merecer tan elevado concepto, pero que hoy no se le puede conceder sin evidente injusticia.

Crédito.—Yo no quisiera hablar de estas cosas delicadas, porque á este recinto no deberia traerse el estado particular de ninguna Compañía determinada; pero no es mia la culpa si se ha traido. El crédito consiste, claro es, en el cumplimiento exacto de todos aquellos compromisos que la Compañía haya contraido. Yo no quiero discutir ahora si, tratándose de una Compañía española, que por lo mismo debe merecernos consideracion, si se ha de tener ó no cierta indulgencia con ella; yo no quiero ahondar este punto. El hecho es que esta Compañía emitió, al constituirse, obligaciones por valor de 15 millones de pesetas, que ha aumentado luego á 23 millones, con su amortizacion y sus intereses pagaderos en épocas determinadas.

Pues bien; á los dos años de constituirse, la Junta general autorizó al Consejo para aplazar el pago de la amortizacion, y en la última Memoria he leido, con profundo dolor, que la misma Compañía confiesa, y la Junta general aprueba, que no puede pagar las obligaciones amortizadas por carencia de fondos. Este es el estado de su crédito; y no hago comentarios. Aun hay un pequeño detalle respecto de esto del crédito. Desde hace cuatro años, por las contrariedades que ha sufrido la Compañía, se ha visto obligada á reducir el sueldo á todos sus empleados.

Capital.—Tampoco voy á decir del capital más que dos palabras. Noventa y un millones de pasivo; de activo un material flotante, calculado por personas peritas, en 11 millones, que yo quiero que sean 22 ó 30; me importa poco; 14 millones en créditos que la Compañía ha adquirido por la mitad de su valor nominal, segun consta en sus Memorias. Pues si á esta Compañía se le obligara á la liquidacion (y esto no lo digo yo, sino que lo han dicho los señores de la Comision), la ruina sería inmensa, evidente, terrible. Desde luego no cobrarian nada los accionistas; los obligacionistas algo; los acreedores quizás cobrarian más.

Y aquí viene otro argumento respecto de los buques que no son españoles. Porque si realmente esa Sociedad se encuentra en tan mal estado, como en efecto es así; si los 23 millones de pesetas en obligaciones son los que mandan en esa Compañía y no los accionistas, y además aquellos 23 millones de obligaciones pertenecen á extranjeros, ¿de quién son los buques? ¡Ah! No quiero insistir en esta delicada materia, y voy á terminar.

El concurso.—Aunque respecto de este concurso y sus condiciones ya sé que hay opiniones diversas y muy autorizadas en el seno de la mayoría, manifestadas aquí en otras épocas, y aun desde el banco azul, yo no he de hacer alusion á nadie, porque repito que vengo á convencerme de buena fé y no á buscar contradicciones; yo no quiero provocar alusiones, ni ménos tempestades; yo espero que los dignos indivíduos de la Comision me hagan la justicia de creerlo así. Pero yo siento que no esté aquí el Sr. Villaverde, porque al oirle el otro dia expresar la actitud del partido conservador respecto del concurso, yo confieso que me sentí entristecido; y voy á dar la razon. Esta no es cuestion de partido, porque realmente es una cuestion que interesa á todos los partidos. Pero definida la actitud del partido conservador en esa forma, vino á mi mente, sin quererlo yo, el recuerdo de cierto glorioso período de la Restauracion. Deseoso entonces el partido conservador de hacer administracion (y con esto conquistó una gran gloria), resucitó, ó inventó el procedimiento del concurso. Queria huir de aquellas condiciones rígidas de la subasta que obligan á conceder á los que presentan una proposicion más baja el objeto del servicio; pero queria huir al mismo tiempo de las supuestas, ó verdaderas arbitrariedades de las concesiones directas. Porque yo entiendo que la subasta es como á manera de un Tribunal que juzga por lo actuado y probado, mientras que el concurso viene á ser como una especie de Jurado, perdóneme el Congreso si cometo con esto alguna inexactitud, un Jurado que juzga por el convencimiento moral.

Pues bien; el Sr. Ministro de Ultramar decia el otro dia: ¿cómo habíamos de entregar tan sacratísimos intereses al concurso? Pues, Sr. Ministro de Ultramar, si no han peligrado nunca, como no peligra nada cuando hay plena libertad en el tribunal que ha de adjudicar el servicio, y no se necesita, para evitar peligros, poner aquella condicion que S. S. expresó, y de la cual yo me asombré, de que el que viniera al concurso tuviera, desde hace ocho años 20 vapores abanderados en España, porque eso sería lo mismo que si para hacer un concurso para surtir de chocolate al Estado, se dijera que el que fuera al concurso habia de tener desde hace diez años una fábrica en la calle de la Palma y otra en el Escorial. (*Risas*). Pues esto S. S. mismo lo calificaba, con su buen talento, de sangrienta burla.

Pero, volvamos al partido conservador. Sacó éste á concurso, é hizo bien, los servicios postales marítimos del país. Los sacó á concurso el Sr. Castro, en 1866; los sacó el Sr. Marfori, en 1868; el Sr. Martin de Herrera, en 1877; los sacó el Sr. Albacete, en 1879, y el mismo partido liberal los sacó tambien á concurso. Siendo el Sr. Leon y Castillo Ministro de Ultramar, y en cuyo desempeño dejó recuerdo imperecedero y nombre ilustre, porque lo unió á la libertad de cultivo del tabaco en Filipinas, los sacó á concurso en 1.° de Julio de 1881, y no pasó nada con todos aquellos sacratísimos intereses.

Pues bien; el partido conservador, que no solo sacó á concurso estos servicios, sino los de las líneas del Noroeste, hizo aún más. Sacó á concurso una cosa que creo que ningun Gobierno se hubiera atrevido á hacer nunca, pero ménos en aquellas circunstancias, y voy á recordarlo, por lo mismo que honra al partido conservador, al país y á Cuba, objeto capital de aquel concurso.

Pacificado el país por el esfuerzo de aquel Rey cuyo recuerdo no desaparecerá nunca del corazon de todos los que nos sentimos verdaderamente españoles, generosos y agradecidos, pacificado tambien por las medidas del Gobierno conservador y por el heroismo de las tropas conducidas por insignes caudillos, se necesitaba pacificar á Cuba. ¿Y en qué circunstancias? Exahusto el Tesoro, empobrecido el país por tantos años de revueltas y guerras de triste recuerdo, de lo cual debemos sacar enseñanza para el porvenir, se necesitaba enviar aquellos elementos que he dicho que

el gran Napoleon exigia para la guerra. El Sr. Cánovas del Castillo no vaciló; pidió al país su concurso, y terminó aquella guerra con un acto de energía muy digno de eterna loa; tanto, que si el Sr. Cánovas no tuviera ya otras, habria conquistado por aquel rasgo de hombre de Estado una página de oro en nuestra historia contemporánea. Se trataba de la integridad del territorio; se trataba de terminar una guerra, no de una adjudicacion de servicios; se trataba de un empréstito, y no hay legislacion para los empréstitos, pues de ordinario se contratan directamente.

Y habia entonces grandes razones para haberlo contratado de ese modo, porque el único caso de empréstito contratado para el Tesoro de Cuba fué el de 11 millones de duros en tiempo del Sr. Marfori, y se habia adjudicado directamente á una casa inglesa, si no recuerdo mal, la de los Sres. Goldschmidt y Bischoffheim. Sin embargo, no vaciló el Sr. Cánovas; no fueron parte á detenerle estas consideraciones que debia pesar aquel Gobierno, porque allí sí que se tra taba de intereses sacratísimos del país, puesto que se trataba del arriendo de la renta de las aduanas de Cuba, que son como la puerta de la casa; y en vez de adjudicar este servicio directamente, lo sacó á concurso, pero asegurándose antes de que el concurso no quedaria desierto. Para ello contrató con un grupo de banqueros, con la condicion de que el contrato no sería definitivo hasta despues del concurso; anunció en la *Gaceta* el concurso; aquel contrato sirvió como de pliego de condiciones, y patricios capitalistas acudieron á ofrecer su auxilio, y despues se publicó tambien la adjudicacion en la *Gaceta*. Esto que hizo el partido conservador entonces, cuando habia verdaderas razones para que prescindiera del concurso, como cualquier otro Gobierno probablemente hubiera prescindido, pero dando con esto una prueba y un ejemplo de excelente administracion y de velar por los intereses del país, ¿por qué no hemos de imitarlo ahora?

Termino ya, Sres. Diputados. Creo haber expuesto, no todas, sino algunas de las muchas razones que militan en favor de mi idea de que se saquen á concurso los servicios postales marítimos, dividiéndolos en cuatro secciones, porque creo que así podríamos facilitar la creacion de una verdadera reserva naval, porque así podríamos favorecer á la marina mercante, bien necesitada de ello, y á las industrias del país, y porque creo, y me valgo de las palabras del Sr. Gamazo, que este procedimiento sería el Jordan donde se lavarian las manchas del error humano.

Pero si así no fuera; si se adjudicara el servicio en la forma en que viene propuesto, despues de demostrar que este contrato no puede conducir á la creacion de las reservas navales, y que no puede favorecer á la industria naviera ni á los intereses generales del país, ¡ah! entonces yo exclamaria ¡pobre marina mercante! Porque tendria que abandonar el dorado alcázar de sus legítimas esperanzas, y cambiarlo por la cabaña de los tristes augurios, en que se va á encerrar el porvenir marítimo é industrial del país, y escribiria antes sobre el dintel de su puerta, el último verso de la profunda sentencia con que abre el Dante el segundo canto de su *Divina Comedia*: *Lasciate ogni speranza, voi che entrate*. He dicho. (*Muchos Sres. Diputados felicitan al orador.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Rodrigañez tiene la palabra, como de la Comision.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Por muy breve que quisiera ser, Sr. Presidente, la extension que el Sr. Navarro Reverter ha dado á su discurso, me impediria terminar esta misma tarde; así es que para no molestar dos veces al Congreso, si á V. S. le pareciera conveniente, le agradeceria que me reservara la palabra para mañana.

El Sr. **PRESIDENTE**: Falta más de media hora...

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Creia que no faltaban más que cinco ó diez minutos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Faltan treinta y cinco minutos; sin embargo, si al Sr. Rodrigañez no le conviene empezar ahora su discurso, se suspende la discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones que á continuacion se expresan habian nombrado presidente y secretario á los siguientes señores:

La que ha de emitir su opinion acerca del proyecto de ley concediendo varios suplementos de crédito al Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros, al Sr. Gonzalez (D. Venancio) y al Sr. Morales y Rodriguez.

La que entiende en la proposicion de ley variando la division de secciones de la circunscripcion electoral de Santiago de Cuba, al Sr. Crespo Quintana y al Sr. Calbeton.

La que ha de dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Calasparra á Mula, al Sr. Cánovas del Castillo y al Sr. Conde de Sallent.

Se leyó por primera vez, y pasó á la Comision, acordando se imprimiera y repartiera, una enmienda del Sr. Lastres al dictámen sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil. (*Véase el* Apéndice undécimo *á este* Diario.)

Igualmente se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera, el dictámen correspondiente á la proposicion de ley estableciendo una estacion telegráfica en la villa de Ezcaray (Logroño). (*Véase el* Apéndice duodécimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: el dictámen que acaba de leerse, y los demás asuntos pendientes. Se levanta la sesion.»

Eran las seis y cuarenta minutos.

DOCE APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Adicion, del Sr. Vincenti, al art. 4.° del dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 4.° del dictámen sobre el proyecto de ley referente al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«La conduccion de la correspondencia pública y privada entre los puntos extremos é intermedios de los viajes irá á cargo de los funcionarios del ramo de correos que el Gobierno juzgue convenientes al mejor servicio.

La Empresa señalará en los vapores camarote para dichos funcionarios y local seguro, cerrado con llave, para el establecimiento de la ambulancia marítima, fijando, de acuerdo con la Direccion general de correos y telégrafos y por medio de un reglamento especial, las condiciones que deberán reunir los útiles para los servicios necesarios de conduccion y distribucion de la correspondencia.

Tendrán asimismo dichos funcionarios un bote, convenientemente tripulado, para las necesidades del servicio.»

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Eduardo Vincenti.=Rufino Mansi.=Juan Navarro Reverter.=Eduardo Cobian.=Manuel Pedregal.=Antonio Barroso y Castillo.=Antonio Ramos Calderon.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de la Guerra, fijando la fuerza del ejército permanente para el servicio del Estado durante el año económico de 1887-88.

A LAS CORTES.

Al formular el proyecto de ley de fuerzas permanentes del ejército activo para el año económico de 1887 á 1888, se ha atenido el Ministro que suscribe á las cifras consignadas en los proyectos de presupuestos.

La fuerza permanente del ejército de la Península, sin contar la de la Guardia civil, será de 100.022 hombres; pero como en el período de instruccion de los reclutas de nuevo ingreso es indispensable que los cuerpos mantengan en filas toda la suya veterana, porque de lo contrario quedarian tan escasos de ésta que difícilmente podrian llenar ni aun las atenciones ordinarias del servicio, de aquí la necesidad de aumentar la indicada fuerza durante dicho período hasta 125.000 hombres, para cuyo sostenimiento se realizan en el trascurso del ejercicio económico las necesarias reducciones de gastos por medio de la concesion del número preciso de licencias temporales á los indivíduos de tropa que, habiendo entrado en el tercer año de servicio, puedan anticipárseles en virtud de lo prescrito en la vigente ley de reclutamiento y reemplazo del ejército.

Para los de Ultramar se mantienen las mismas cifras que figuran en la de fuerzas del actual año económico, por no haber razon que obligue á modificarlas; y de consiguiente, la de la isla de Cuba será de 19.858 hombres, la del Puerto-Rico de 3.160 y la del ejército de Filipinas de 8.753, sin incluir tampoco en estas fuerzas la de la Guardia civil que presta su servicio en dichas posesiones.

Con sujecion á lo expuesto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y autorizado préviamente por S. M., tiene la honra de someter á la aprobacion de las Córtes el adjunto

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° La fuerza del ejército activo de la Península para el año económico de 1887 á 1888 se fija en 100.022 hombres.

Art. 2.° En el período de instruccion de reclutas de nuevo ingreso podrá elevarse dicha fuerza hasta 125.000 hombres si su sostenimiento lo consienten las economías realizadas durante el ejercicio en los créditos presupuestos para esta atencion, haciendo uso el Gobierno de la facultad de anticipar licencias temporales dentro del tercer año de servicio en las filas que le concede la ley de reclutamiento y reemplazo del ejército de 11 de Julio de 1885.

Art. 3.° La fuerza de los ejércitos de Ultramar será: de 19.858 hombres para el de la isla de Cuba, de 3.160 para el de la de Puerto-Rico y de 8.753 para el de las Filipinas.

Madrid 14 de Abril de 1887.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Prieto y Caules, declarando de interés general de segundo órden varios puertos de las islas Baleares.

AL CONGRESO.

En las provincias insulares la habilitacion de sus puertos tiene una importancia excepcional para el desarrollo de su riqueza y bienestar.

Reclama, además, este ramo de las obras públicas especial atencion de parte del Gobierno en el archipiélago balear, como compensacion justísima de los sacrificios impuestos para los ferro-carriles peninsulares sin haber solicitado auxilio alguno para los propios. Estas circunstancias aconsejan, no solo como un acto de alta conveniencia, sino como una reparacion debida, la declaracion de interés general de segundo órden de varios puertos de las islas Baleares, que antes de la última ley general de 7 de Mayo de 1880 ya corrian á cargo del Estado.

Son estos los puertos de Cabrera, Fornells, Porto-Petro y Polleusa, teniendo los dos primeros el caráctea de refugio.

En efecto, el puerto de la isla de Cabrera constituye un refugio importante para la navegacion de altura, por ser un punto de recalada; su importancia militar es de primer órden para defensa de la Balear Mayor, segun han reconocido todos los Gobiernos, y en tiempo de epidemias suele habilitarse en él un lazareto de observacion para evitar los grandes peligros á que se ven expuestos los buques fondeados en la bahía de Palma.

Asimismo el grandioso puerto de Fornells, que reune casi tan buenas condiciones como el magnífico de Mahon, es el único refugio aceptable que se encuentra en la brava y peligrosísima costa Norte de la isla de Menorca, harto famosa en los anales de naufragios de buques de alto bordo y aun de flotas, que si bien muy reducidos hoy por el alumbrado marítimo, pueden aun disminuirse más cesando el completo abandono en que dicho puerto se halla.

Ambos, por otra parte, se ven constantemente frecuentados por faluchos pescadores y pequeñas embarcaciones, por ser abundantísima la pesca, interesando á esta industria y á la marinería, á la par que los otros dos puertos de la isla de Mallorca enumerados.

Mas Porto-Petro presta grandes servicios para la exportacion de cereales, legumbres, algarrobas y almendras, así como para importacion de yeso, cemento y otros materiales de construccion que de allí se esparcen en una comarca relativamente extensa.

Mientras que el puerto de Polleusa, situado en el fondo de una hermosa bahía, sirve para la exportacion de los ricos y variados productos de la feracísima zona que se extiende desde la falda del Puig-Mayor, por el frondoso valle de March, hasta la misma orilla del puerto, siendo uno de los principales artículos el excelente y abundante ganado de cerda que allí se cria y alimenta el mercado de Barcelona.

Por todas estas consideraciones, los Diputados que suscriben tienen la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se declara de interés general de segundo órden los puertos de Cabrera, Fornells, Porto-Petro y Polleusa, en las islas Baleares, considerándose adicionados al art. 16 de la ley de 7 de Mayo de 1880.

Palacio del Congreso 31 de Marzo de 1887.=Rafael Prieto y Caules.=Antonio Maura.=Pascual Ribot.=Joaquin Fiol.=El Conde de Sallent.=Miguel Socías.=Cipriano Garijo.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Garrido Estrada, autorizando á la Diputacion provincial de Cádiz á realizar un sorteo de lotería con cuyos productos se atenderá á los gastos de la Exposicion nacional marítima.

AL CONGRESO.

El pensamiento patriótico de celebrar una Exposicion marítima en la capital de la provincia gaditana ha sido acogido con verdadero entusiasmo, no solo en aquella hermosa region, en la que tienen verdadero arraigo los intereses navales, sino en todos los departamentos y puertos de la Monarquía donde el fomento de la marina nacional es una de las necesidades más sentidas y una de las mejoras más reclamadas.

Las Córtes, intérpretes siempre de la opinion pública, han respondido generosamente á las aspiraciones del país votando una ley para la regeneracion de nuestra marina militar, y el Gobierno de S. M., secundando deseos tan legítimos y tan plausibles, se ocupa en la actualidad de llevar á cabo el aumento de nuestra escuadra y la adquisicion de su valioso material flotante.

Las circunstancias, pues, por que atraviesa la marina de guerra aconsejan proteger y alentar la idea de la Exposicion que se quiere celebrar en la capital que da nombre á uno de sus primeros departamentos. Ya los altos Centros del Estado han reconocido la bondad y conveniencia del proyecto: el Ministerio de Fomento, concediendo la que convenga en el puerto y en los muelles de Cádiz; el de Marina, ordenando á las autoridades de este ramo que atiendan al mejor éxito y exhiban en el concurso los productos de los arsenales, facilitando el de la Carraca los medios que tiendan á la más pronta terminacion de las obras, y el de la Guerra, autorizando y permitiendo levantar el edificio de la Exposicion dentro de la zona polímica de la plaza.

Tambien las Corporaciones populares de la Península y posesiones de Ultramar se han apresurado á ofrecer su valioso concurso. La Diputacion y los Ayuntamientos de la provincia de Cádiz se suscriben por respetables cantidades; las Compañías de ferro-carriles y muchas y muy importantes casas navieras, rebajan las tarifas de los trasportes para los productos que se destinen á la Exposicion, y los gremios y los particulares acuden tambien con su óbolo. Todo esto demuestra que ese certámen marítimo despierta general interés, porque hace concebir legítimas esperanzas á los que desean la prosperidad de nuestra industria nacional y á los que aspiran á que de ella se nutra, y con ella cuente, en primer término, la marina de guerra en su actual regeneracion.

La Diputacion provincial de Cádiz, que inició y protege con gran entusiasmo este pensamiento, se encuentra, sin embargo, en la imposibilidad de ayudarlo con importantes recursos pecuniarios, y el Ministerio de Fomento, por carecer de crédito en su presupuesto, tampoco puede subvencionarlo en la actualidad.

Los Diputados que suscriben acuden al Congreso proponiendo un medio que, sin gravar directamente al Tesoro público, permita allegar algunos recursos con que hacer frente á los cuantiosos gastos de la referida Exposicion.

Consiste en que se autorice á la Diputacion provincial de Cádiz, segun lo ha solicitado del Ministerio de Hacienda, para celebrar un sorteo de lotería especial, libre de derechos, á fin de que, con los productos líquidos que se obtengan, puedan sufragarse algunos de los gastos que origine el certámen.

Al efecto proponen al Congreso, de acuerdo con lo solicitado por la referida Diputacion, la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza á la Diputacion provincial de Cádiz para que pueda realizar un sorteo de lotería especial, libre de derechos á la Hacienda, á fin de que con los productos líquidos que arroje enjugue los gastos que origine la Exposicion nacional marítima.

Art. 2.° El sorteo constará de 13.000 billetes, á 250 pesetas cada uno, divididos en vigésimos, y se distribuirán 787 premios, por valor de 2.184.000 pesetas.

Art. 3.° La Direccion general de rentas, de acuerdo con el presidente de la Diputacion provincial de Cádiz, adoptará las medidas oportunas á fin de que el sorteo se verifique en una fecha intermedia entre las de la lotería nacional que mensualmente se celebra.

Art. 4.° El Ministerio de Hacienda fijará las bases de este sorteo, forma y sitio en que deba verificarse, y adoptará cuantas disposiciones estime convenientes para garantir á los tenedores de los billetes, y para que el producto líquido de los que se expendan, deducidos los premios, ingrese en las Cajas de la Diputacion provincial de Cádiz con destino á los gastos de la Exposicion marítima.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Eduardo Garrido Estrada.=Cárlos Rodriguez Batista.=El Conde de Niebla.=José Canalejas y Mendez.=Federico Laviña.=Juan Montilla.=Antonio Camacho del Rivero.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Garnica, incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Santa Lucía á la estacion de Viérnoles.

AL CONGRESO.

El Diputado que suscribe tiene la honra de someter á la deliberacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo del puente de Santa Lucía, en la de Cabezon de la Sal á Reinosa (provincia de Santander), y pasando por Mazcuerras, Ibio y Riocorbo, termine en la estacion de Viérnoles del ferro-carril del Norte, en la misma provincia.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=José de Garnica.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Pando, prorrogando el plazo concedido en el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883.

El Diputado que suscribe tiene la honra de someter á la deliberacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. A causa de la escasez de brazos que existe en la isla de Cuba y de las dificultades que se originan para la explotacion de minerales en la misma, se entenderá prorrogado el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883 por otros cinco años.

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Luis Manuel de Pando.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Sanz Riobó, trasladando á Cillero la capitalidad de la seccion de Magazos, del distrito de Vivero.

El establecimiento de secciones responde á la necesidad de facilitar todo lo posible el ejercicio del derecho electoral para cargos concejiles, diputados provinciales y Diputados á Córtes. La seccion de Magazos no ha sido creada con arreglo á dicho principio, antes bien ofrece el inconveniente de la distancia á la mayor parte de los electores adscritos á la misma, por cuya razon urge en extremo que su capitalidad sea trasladada á la parroquia de Cillero, tanto por su mayor poblacion y estar sus habitantes agrupados, como por su proximidad á Faro, Area, Gecilan y otros caseríos de dicha comarca.

En su virtud, el que suscribe, reservándose dar más ámplias explicaciones al Congreso acerca del particular, tiene la honra de someter á su aprobacion la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se traslada á la parroquia de Cillero la capitalidad de la seccion de Magazos, establecida actualmente para las elecciones de Diputados á Córtes por el distrito de Vivero.

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Francisco Sanz Riobó.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Maura, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion hasta Inca de la de Artá á Santa Margarita.

AL CONGRESO.

Los Diputados que suscriben tienen la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras, en la isla de Mallorca, la prolongacion hasta Inca de la de Artá á Santa Margarita, pasando por Llubí.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la ejecucion de obras públicas.

Palacio del Congreso 12 de Abril de 1887.=Antonio Maura.=Joaquin Fiol.=Miguel Socías.=Rafael Prieto y Caules.=El Conde de Sallent.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Cañellas, incluyendo en el plan general de carreteras la de García á Tortosa.

AL CONGRESO.

El Diputado que suscribe tiene el honor de pedir al Congreso se digne aprobar la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se declara incluida en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden, en la provincia de Tarragona, que partiendo del pueblo de García, en el punto más próximo á la estacion de los ferro-carriles directos de Madrid á Zaragoza y Barcelona, pase por el pueblo de Mora la Nueva y termine en la ciudad de Tortosa, procurando que el trayecto recorra la orilla izquierda del rio Ebro y sea utilizable para la sirga, carretera que deberá llamarse de García á Tortosa por Mora la Nueva.

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Juan Cañellas.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proposicion de ley, del Sr. Suarez Inclán (D. Julian), incluyendo en el plan general de carreteras la de Grullos al puente de Peñaflor.

El Diputado que suscribe tiene la honra de someter á la deliberacion y acuerdo del Congreso la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo único. Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Grullos, en la de Právia á este punto, ha de ir directamente al puente antiguo de Peñaflor, enlazando con la carretera de Oviedo á Grado.

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Julian Suarez Inclán.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmienda del Sr. Lastres al art. 5.° del dictámen de la Comision referente á las proposiciones de ley de los Sres. Azcárate y Alba sobre reforma de varios artículos de la ley de enjuiciamiento civil.

AL CONGRESO.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de presentar la siguiente enmienda al proyecto de ley sobre las proposiciones de los Sres. Azcárate y Alba, reformatorias de la ley de Enjuiciamiento civil.

El art. 5.° de dicho proyecto pasará á ser el 6.°, y con dicho núm. 5.° figurará el siguiente:

«Se entenderán reformados, en cuanto no sean congruentes con los cuatro artículos anteriores, el 715, el 1397, el 1411 y el 1435 de la ley de enjuiciamiento civil.»

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Francisco Lastres.=Antonio Ramos Calderon.=Antonio Dominguez Alfonso.=Juan José Lopez.=Marqués de Aguilar.=José de Oñate.=Jerónimo Marin.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley estableciendo una estacion telegráfica en la villa de Ezcaray ha examinado con detencion este asunto, y tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se establecerá en la villa de Ezcaray (provincia de Logroño) una estacion telegráfica por cuenta del Estado.

Art. 2.° El Ministro de la Gobernacion dispondrá lo conveniente para cumplimentar el artículo anterior tan luego como sean aprobados los presupuestos generales del Estado para el próximo año económico.

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Eduardo Martinez del Campo.=Amós Salvador.=Mariano Gonzalez Dueñas.=Francisco Gorostidi.=Eduardo de Peralta.=Eduardo Gullon.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL VIERNES 15 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO: Abrese á las tres y cuarto.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=El Sr. Calvo de Leon ruega á la Mesa se sirva disponer se imprima y publique la exposicion que el Banco de España ha dirigido al Congreso pidiendo se introduzcan algunas reformas en el subsidio industrial y en el 1 por 100 sobre el timbre.=Contestacion afirmativa del Sr. Presidente.=Dáse lectura de una proposicion de ley incluyendo en el plan de carreteras la de García á Tortosa.=Apoyada por el Sr. Cañellas, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Se da cuenta de otra autorizando á la Diputacion provincial de Cádiz para realizar un sorteo de lotería con que atender á los gastos de la Exposicion nacional marítima.=Discurso del Sr. Rodriguez Batista en apoyo.=Del Sr. Ministro de Hacienda.=Se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Igual resolucion recae acerca de otra proposicion de ley, que apoya el Sr. Pando, prorrogando por cinco años el plazo concedido en el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883, eximiendo de derechos á la maquinaria para la explotacion de minas en Cuba.=El Sr. Sanchez Arjona (D. Gonzalo) ruega al Sr. Ministro de Hacienda que procure que el Banco de España, encargado del cobro de la contribucion territorial y del impuesto industrial, entregue á los Ayuntamientos la parte que les corresponde de los recargos municipales, y al mismo tiempo que fije su atencion en el retraso con que se hace la emision de inscripciones por los bienes de propios de las corporaciones populares.=Contestacion del Sr. Ministro de Hacienda.=El Sr. Sanchez Arjona da las gracias.=El Sr. Urzaiz ruega á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia que adopten las medidas necesarias para depurar y perseguir el hecho escandaloso cometido por el Ayuntamiento de Vigo eliminando de las listas electorales á más de cien electores, sustituyéndoles con otros que no tienen derecho electoral, y despues da las gracias al Sr. Presidente del Consejo de Ministros por haber apoyado la peticion relativa á que los vapores-correos toquen en el puerto. de Vigo.=Manifestacion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=El Sr. Urzaiz da las gracias.=Se acuerda comunicar los ruegos de dicho señor á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y de la Gobernacion.=El Sr. Los Arcos llama la atencion de la Presidencia acerca del suplicatorio dirigido al Congreso pidiendo autorizacion para procesar á un Sr. Diputado, sin que la Comision encargada de dar dictámen se reuna hace bastantes dias, teniendo secuestrado el expediente.=Manifestacion del Sr. Presidente.=El Sr. Los Arcos explica la palabra secuestrado.=Suscítase con este motivo un incidente, en que toman parte, además de la Presidencia, los Sres. Urzaiz y Cobian como indivíduos de la Comision á que se ha aludido, y el señor Los Arcos, que en su última rectificacion se refiere á otro suplicatorio para procesar á otro Sr. Diputado, y formando parte de la Comision que ha de informar sobre el asunto, se queja de que ésta no haya llegado á constituirse; y por fin, ruega al Sr. Ministro de la Guerra se sirva traer al Congreso el expediente relativo á la cesion de terrenos para construir un hospital militar en esta corte.=Contestacion de la Presidencia.=Declaracion del Sr. Pedregal, como indivíduo de la Comision á que últimamente se ha referido el Sr. Los Arcos.=Rectificacion de este Sr. Diputado.=El Sr. Azcárate ruega al señor

Ministro de Fomento que vea si puede mejorar la situacion de los maestros de escuela de la provincia de Cuenca, que sufren un atraso considerable en el percibo de sus haberes, y despues ruega al Sr. Ministro de Ultramar tenga la bondad de remitir al Congreso la lista de los accionistas de la Compañía Trasatlántica.=Contestaciones de los Sres. Ministros de Fomento y de Ultramar.=El Sr. Azcárate da las gracias.=Pregunta del Sr. Montoro al Sr. Ministro de Ultramar sobre si está resuelto á hacer que en la isla de Cuba se respeten los derechos que los electores tienen, allí como en la Península, para ser atendidas sus reclamaciones con respecto á inclusion ó exclusion de las listas electorales, reclamaciones que se han desatendido en varias localidades de la isla por los alcaldes de las mismas, á pesar de las órdenes de la autoridad superior para que los alcaldes cumplan con la ley, y ruega al Sr. Ministro de Ultramar se sirva dar sus órdenes al señor gobernador general para que excite el celo de las autoridades respectivas y hagan cumplir á esos alcaldes con su deber.=Contestacion del Sr. Ministro de Ultramar, manifestando no haber recibido ninguna comunicacion del gobernador general dándole cuenta de esos hechos; manifiesta que remitirá un telegrama á dicha autoridad para que le entere de lo que haya ocurrido, y que inmediatamente lo verifique, se apresurará á contestar al señor Montoro.=Rectificacion de este Sr. Diputado dando las gracias al Sr. Ministro por su oferta, excitando además su celo para que lleguen allí cuanto antes las reformas en las leyes municipal, provincial y demás que están ofrecidas para la Península.=Nuevas rectificaciones de los Sres. Ministro de Ultramar y Montoro.=Orden del dia: continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía general Trasatlántica española, y en su discurso el Sr. Rodrigañez.=Rectificaciones de los Sres. Navarro Reverter y Rodrigañez, retirando el primero su enmienda.= Queda retirada.=Se lee otra del Sr. Urzaiz.=La Comision no la admite.=Discurso del autor en su apoyo.=Del Sr. Gamazo, de la Comision.=Rectificaciones de ambos señores.=El Sr. Urzaiz retira su enmienda, y se anuncia que queda retirada.=Usa de la palabra para alusiones personales el Sr. Azcárate.=Contestacion del Sr. Gamazo.=Incidente promovido por el Sr. Urzaiz sobre si el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica es un verdadero contrato ó un proyecto de contrato.=Intervienen en él los Sres. Ministro de Ultramar, Urzaiz y Presidente de la Cámara.=Queda terminado el incidente.=Se lee otra enmienda del Sr. La Serna.=La Comision no la acepta.=La apoya su autor.=Contestacion del Sr. Gamazo á nombre de la Comision.=Rectifica el Sr. La Serna.=Alusion personal del Sr. Laviña.=El Sr. La Serna retira su enmienda, y se da por retirada.=Declaracion del Sr. Gamazo respecto al art. 7.° del contrato.=Se suspende esta discusion.=Se da cuenta, y el Congreso queda enterado, de la constitucion de varias Comisiones y del nombramiento de sus presidentes y secretarios.= El Congreso acuerda que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Alcañices (Zamora), y que la vacante se ponga en conocimiento del Gobierno de S. M.=A la Comision de incompatibilidades pasa una comunicacion del Sr. Diputado D. Manuel Sanchez Mira, participando haber sido nombrado subdirector de remontas y cria caballar.=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: incluyendo en el plan general de carreteras una de Calasparra á Mula, y un ramal que desde aquel punto vaya á empalmar con la de Cieza á Mula; comprendiendo en el mismo plan la del puente de Mazuecos á Baeza; aumentando las secciones del distrito electoral de Santiago de Cuba; autorizando la construccion de un ferro-carril económico desde la estacion de Castejon á las inmediaciones de los baños de Fitero, y autorizando la de otro desde Tudela á dicho estableciento balneario.= Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete y cincuenta minutos.

Se abrió á las tres y cuarto, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Calvo de Leon tiene la palabra.

El Sr. **CALVO DE LEON**: El Banco de España ha dirigido una solicitud á la Mesa, pidiendo que se introduzcan algunas reformas en el subsidio industrial y en el impuesto del 1 por 100 sobre el timbre. ¿Está dispuesta la Mesa á que se imprima dicha exposicion? Esta es la pregunta, y á la vez el ruego que tenía que dirigir á la Mesa.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente, atendiendo á la importancia del asunto, á la cuantía de los intereses sobre que versa, y á la respetabilidad del Banco de España, considera que el asunto merece ser examinado, y ser conocido, y dispondrá, en efecto, y ahora, despues del requerimiento que se le ha hecho, con más razon, que se imprima esa solicitud y se publique como *Apendice* al *Diario de las Sesiones.*»

(*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 68, que es el de esta sesion.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Cañellas, incluyendo en el plan general de carreteras la de García á Tortosa (*Véase el* Apéndice noveno *al* Diario *núm. 67, sesion del 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Cañellas tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **CAÑELLAS**: Dos palabras, Sres. Diputados, en apoyo de la proposicion de ley que he tenido la honra de someter á la consideracion de la Cámara.

Se trata de una carretera que unirá el pueblo de García con la ciudad de Tortosa, en la provincia de Tarragona.

El abandono en que se halla la orilla izquierda del rio Ebro, en punto á vías de comunicacion, exige una reparacion inmediata, máxime pudiendo utili-

zarse como camino de sirga la nueva carretera á que se refiere el proyecto de ley, cuya toma en consideracion os recomiendo.

Dotar á la orilla izquierda del Ebro de una carretera de tercer órden, que á la vez de ser utilizable para la sirga, unirá la vía férrea de Almansa á Valencia y Tarragona con los ferro-carriles directos de Madrid á Zaragoza y Barcelona; á esto tiende mi proposicion.

Os ruego, pues, Sres. Diputados, que tomeis en consideracion tan importantísima mejora.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de otra proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Garrido Estrada, autorizando á la Diputacion provincial de Cádiz á realizar un sorteo de lotería con cuyos productos se atenderá á los gastos de la Exposicion nacional marítima (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 67, sesion del 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Rodriguez Batista tiene la palabra para apoyar la proposicion de ley, como uno de los firmantes.

El Sr. **RODRIGUEZ BATISTA**: Señores Diputados, la proposicion de ley de mi compañero Sr. Garrido Estrada, que acaba de leerse, y que está suscrita por Diputados de diferentes partidos, tiene por objeto facilitar recursos á la Diputacion provincial de Cádiz para que atienda á los gastos de la Exposicion marítima que debe verificarse en aquella hermosa y siempre culta capital.

Hoy que las Córtes han votado una ley para el fomento de nuestra escuadra, conviene al país y es de gran utilidad para el Gobierno de S. M. saber cuáles son los recursos con que cuenta la industria nacional para el fomento de la marina á fin de que no busque en extranjera tierra lo que puede encontrar en su propia casa. Las Córtes deben secundar, Sres. Diputados, como han secundado ya los Ministerios de Fomento y de la Guerra, todas las Corporaciones populares de la Península y de Ultramar y muchas y muy importantes Empresas navieras y de ferro-carriles, los propósitos de la Diputacion provincial de Cádiz; y si el estado del Tesoro no permite conceder una subvencion directa, otorguemos, para aquel fin patriótico, la autorizacion que os pido en nombre de mis dignos compañeros.

En esta atencion, yo ruego al Congreso y al Gobierno de S. M. que se sirvan tomar en consideracion la propssicion que acabo de apoyar, y ruego tambien al Sr. Ministro de Hacienda que se sirva prestarle su benevolencia.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Declaro, que por regla general, el Ministro de Hacienda es opuesto á la concesion de rifas y loterías; pero dado el objeto para que se solicita ésta, y atendiendo á la importancia que para la provincia de Cádiz tiene que se realice la Exposicion, como excepcion y caso único, no tengo inconveniente en que se tome en consideracion la proposicion que acaba de apoyar el Sr. Rodriguez Batista, dejando á la Comision que en su dia se nombre, y á las Córtes, que establezcan lo que juzguen conveniente acerca de los detalles, porque tal vez sea preciso roformar algunos de los del proyecto.

El Sr. **RODRIGUEZ BATISTA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **RODRIGUEZ BATISTA**: He pedido la palabra para dar las gracias al Sr. Ministro de Hacienda, mi distinguido amigo, por la bondad con que se ha servido acoger la proposicion de ley que tuve el honor de apoyar.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de otra proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Pando, prorrogando el plazo concedido en el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883 (*Véase el* Apéndice sexto *al* Diario *núm. 67, sesion del 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pando tiene la palabra para apoyar su proposicion.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, pocas palabras he de pronunciar para demostraros la conveniencia de que tomeis en consideracion esta proposicion de ley. Por el art. 2.° de la ley de 17 de Abril de 1883 se concede la exencion de derechos á la maquinaria y demás efectos útiles, más bien para el reconocimiento y construcciones prévias que para la explotacion directa de las minas de hierro existentes en la isla de Cuba.

Dicha sábia disposicion determina en su art. 2.° el plazo de cinco años para la franquicia expresada; pero la carencia de brazos por un lado, y por otro el estar en explotacion desde entonces solamente una parte, aunque muy importante, de la gran riqueza minera de Cuba, ha hecho que tan beneficiosa concesion no produzca efecto alguno útil para ésta, y muy escaso para aquella, que apenas podrá aprovechar veinte meses del plazo fijado, si consideramos su término fatal y la época en que se dió la concesion á las obras, base de aquellos trabajos.

Por lo tanto, se pide una prórroga igual á la concedida de cinco años; y no insisto sobre el particular, porque vosotros comprendereis lo necesario de esta medida que tiende á fomentar esta clase de riqueza en aquella Antilla; riqueza acaso que remedie en algo otras muy importantes allí, que sufren hoy una crísis difícil y penosa en extremo.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanchez Arjona tiene la palabra.

El Sr. **SANCHEZ ARJONA** (D. Gonzalo): La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Hacienda. Encargado el Banco de España del cobro de la contribucion territorial y del impuesto industrial, percibe al mismo tiempo que las cuotas del Tesoro los recargos municipales. Cobrándose esta contribucion por trimestres, parecia natural que se hiciera la liquidacion de este recargo y se entregase á las Corporaciones lo que les correspondiera tambien trimestralmente; pero se da el caso de que en la mayor parte de los pueblos estas liquidaciones se hacen con retraso, muchas veces de más de un año, y las Corporaciones populares carecen de estos recursos que son los más permanentes y seguros del presupuesto, lo cual les impide cubrir sus atenciones; dándose el caso anómalo de que la Hacienda les apremie para el pago del cupo de consumos, de las cédulas personales y de otros impuestos, cuando tienen créditos contra la misma Hacienda que no pueden realizar.

Y ya que estoy de pié, voy á permitirme rogar al Sr. Ministro de Hacienda fije su atencion en el retraso con que se hace la emision de inscripciones por los bienes de propios de las mismas Corporaciones populares. Se da el caso escandoloso de que habiéndose vendido la mayor parte de sus bienes en el año 60 y en los sucesivos, todavía no se hayan emitido inscripciones por las dos terceras partes del 80 por 100 de estos bienes, y resulta tambien como antes he dicho, que teniendo créditos contra el Estado las Corporaciones populares no pueden cubrir sus obligaciones. Ruego, pues, al Sr. Ministro de Hacienda se sirva hacer activar estas liquidaciones, facilitando así la marcha de los Municipios.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **HACIENDA** (Lopez Puigcerver): Dos ruegos me ha dirigido el Sr. Sanchez Arjona. El primero es relativo á que se formalice por el Banco la parte correspondiente á los Ayuntamientos en los recargos, y se les entregue lo que les corresponda. Yo creo que el Banco despliega en esto toda la actividad posible, y estoy seguro de su deseo de secundar las miras del Gobierno y de facilitar la buena administracion; pero, de todos modos, yo excitaré el celo del gobernador del Banco para que, si hubiera retraso en este servicio, se avance cuanto sea posible, evitando que sufran los pueblos los perjuicios que su señoría dice que sufren.

Respecto del segundo punto, acerca del cual el señor Baselga me hizo dias pasados una pregunta, que no pude contestar por encontrarme ausente del salon, ofrezco á SS. SS. que daré las órdenes oportunas á la Direccion de la deuda para que no se paralice este servicio, y se adopten reglas generales á fin de que las liquidaciones se puedan practicar de modo que no sufran perjuicio los pueblos y se eviten los abusos que pueda haber en la emision de las láminas.

El Sr. **SANCHEZ ARJONA** (D. Gonzalo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. **SANCHEZ ARJONA** (D. Gonzalo): Para dar las gracias al Sr. Ministro de Hacienda por la contestacion que se ha servido darme, y que llevará la tranquilidad á muchos Municipios que se encuentran agobiados por falta de recursos.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Urzaiz tiene la palabra.

El Sr. **URZAIZ**: La he pedido, Sr. Presidente, para dirigir un ruego á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y de Gobernacion; y aunque no se hallan presentes, como mi ruego no requiere una contestacion inmediata, lo expondré, rogando á la Mesa se sirva trasmitírselo.

El Imparcial de esta mañana publica un telegrama de Vigo, dando cuenta de un *meeting* numerosísimo é imponente, celebrado ayer en aquella importante ciudad, *meeting* á que han concurrido no solo personas de todos los partidos políticos, sino muchas que no figuraban en ninguno hasta ahora. El objeto del *meeting* fué protestar contra la conducta verdaderamente incalificable que ha observado allí el Ayuntamiento en la cuestion electoral. Se trata de una falsificacion, pero de una falsificacion en grande escala, de las listas electorales, por virtud de la cual se han eliminado más de 100 electores, que figuraban y debian figurar como tales electores, siendo sustituidos por otro igual número de personas, que ni han tenido, ni tienen, ni pueden tener derecho electoral. Entre los eliminados, figuran personas de las más conocidas de aquella poblacion, y hasta funcionarios públicos que llevan muchos años desempeñando sus destinos; y en cambio, entre las nuevamente incluidas figuran muchas personas absolutamente desconocidas en la poblacion, varios extranjeros, y algunos indivíduos á quienes la Audiencia ha negado recientemente el derecho electoral.

Yo llamo la atencion de los Sres. Ministros sobre estos hechos, seguro de que, por su gravedad, por el efecto que en aquella poblacion no ha podido ménos de producir tal escándalo, tomarán las medidas necesarias para que, con la rapidez y energía debidas se persigan y se depuren estos hechos, y se exijan las consiguientes responsabilidades.

Y ya que estoy de pié, no quiero dejar pasar esta ocasion, ya que veo al Sr. Presidente del Consejo de Ministros en su banco, de darle las gracias por la declaracion que anteayer hizo en esta Cámara de que Vigo tendrá una expedicion mensual de vapores-correos á las Antillas. Como fuí uno de los indivíduos de la Comision de Diputados de Galicia que gestionó cerca de S. S. para que se incluyese el puerto de Vigo entre los de salida y llegada de los vapores-correos trasatlánticos, el primer impulso que tuve el otro dia al oir á S. S., fué pedir la palabra para darle las gracias; pero como tenía presentada una enmienda á ese dictámen, no lo hice para no molestar á la Cámara, dejándolo para cuando hubiera de apoyar mi enmienda. Sin embargo, repito, aprovecho esta ocasion para dar las gracias á S. S. por sus declaraciones de anteayer.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pondrá en conocimiento de los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y Gobernacion el deseo de S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS**

(Sagasta): Era para tranquilizar al Sr. Urzaiz, y para decirle que en el momento en que el Gobierno ha tenido noticia de lo ocurrido en Vigo, ha telegrafiado al gobernador pidiendo antecedentes, sin perjuicio de que, como ya sabe el Sr. Urzaiz, la cuestion de inclusion ó eliminacion de las listas electorales corresponde á los tribunales, de los cuales se excitará el celo para que procedan en justicia; y despues de todo, si el Ayuntamiento ha faltado á sus deberes, el Ayuntamiento tendrá su merecido.

Por lo demás, el Sr. Urzaiz fué uno de los indivíduos de la Comision de Galicia que conferenció conmigo; y en efecto, no puede estar quejoso el señor Urzaiz de mí, puesto que he cumplido todo lo que prometí, y yo creo que algo más de lo que esperaba. Era mi deber, porque la pretension de Galicia es bien moderada seguramente, y únicamente he tenido que conciliar los intereses de Galicia con los intereses de Andalucía; me parece haberlos conciliado, en cuanto es posible, y creo que ni Galicia ni Andalucía pueden tener queja de la resolucion que en este punto se ha adoptado.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **URZAIZ**: Creo que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros habrá comprendido que desde el momento que le dí las gracias, era porque creia que tenía motivos para dárselas, y por consiguiente, es claro que tenía motivos de agradecimiento por su interés por Galicia.

Respecto á que los tribunales de justicia son los que han de decidir sobre las inclusiones ó exclusiones en las listas electorales, claro es que es así; pero precisamente porque despues del fallo de la Audiencia, acordando la inclusion en las listas de unos electores, y la exclusion de otros ha publicado el Ayuntamiento las listas falsificadas, es por lo que yo llamo la atencion de los Sres. Ministros sobre el hecho, para que hagan que sea severamente castigado. Y pongo á su disposicion los números del martes y del miércoles del importante periódico de Vigo, *La Concordia*, que dan pormenores del escándalo, ya que el Reglamento no me permite leer estos pormenores á la Cámara.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Los Arcos tiene la palabra.

El Sr. **LOS ARCOS**: Señor Presidente, he pedido la palabra para dirigir un ruego á S. S.

Consta al Sr. Presidente de la Cámara que se ha dirigido al Congreso un suplicatorio pidiendo autorizacion para procesar á un Sr. Diputado: es público que el que en este momento tiene la honra de dirigirse al Congreso, en nombre de la minoría, á la cual tiene la honra de pertenecer, está encargado de combatir el dictámen que en su dia dé la Comision, si en él llegara á negarse la autorizacion solicitada; y tambien es público que otros indivíduos de otras minorías de la Cámara están dispuestos á seguir la misma conducta, en representacion de los partidos á que están afiliados. Pero ocurre en este asunto algo extraordinario é inusitado, y es, que la Comisipn nombrada para dictaminar respecto del caso, si bien se reune algunas veces, y hace ya bastantes dias, segun mis noticias, que no se reune, tiene secuestrado, por decirlo así, el expediente. (*El Sr. Cobian*: No es exacto.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden: (*El Sr. Cobian pide la palabra.*)

No hay secuestro, Sr. Los Arcos; y ruego á V. S. que considere bien las palabras de que se vale, tratándose de una Comision del Congreso, entre tanto que el Presidente le dice á S. S. lo que le debe decir.

El Sr. **LOS ARCOS**: No estará secuestrado; pero yo he ido varias veces á la Secretaría para enterarme, en uso de lo que considero un legítimo derecho.....

El Sr. **PRESIDENTE**: Equivocadamente.

El Sr. **LOS ARCOS**: Respeto la autoridad del señor Presidente, pero luego me ocuparé de ello.

Yo he encontrado ese expediente cerrado en un sobre, y con ciertas cifras y consignas puestas por los indivíduos de la Comision, para que nadie pudiera abrirle y enterarse de su contenido. Si esto no es secuestro, retiro la palabra; pero lo que acabo de decir es completamente exacto.

Pues bien; yo he revisado el Reglamento detenidamente, y aquí respondo á la interpretacion que ha hecho de mi derecho el Sr. Presidente, y no encuentro que ninguno de sus artículos autorice á la Comision para hacer lo que hace, que no solo pugna con los preceptos del Reglamento, sino con la costumbre generalmente seguida en esta casa, donde en el momento que entra un expediente está á disposicion, no solamente de la Comision, sino de todos los indivíduos que formamos parte del Congreso.

Pues bien; ahora voy al ruego que me permito dirigir al Sr. Presidente. Yo espero que S. S., haciendo uso de cualquiera de los derechos que le concede el sitial que ocupa, se dirija á esa Comision para que desde luego ponga á disposicion de los Sres. Diputados que como yo quieran ocuparse en el estudio de ese expediente, de todo lo que en él conste, sin que esté encerrado en un sobre en la forma que antes he indicado.

Al mismo tiempo me permito tambien suplicar á S. S. que, en la forma que estime oportuna, se dirija á esa misma Comision para que procure dar dictámen lo antes posible, supuesto que yo entiendo que la pronta resolucion de este asunto interesa, no solo al prestigio de la Cámara sino á la honra de la Administracion. Y este ruego me permito tambien hacerlo extensivo al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, por la razon que acabo de indicar, porque en vano S. S. podria escudarse en que siendo esta una cuestion interior de esta casa, el Gobierno estaba en su legítimo derecho de abstenerse de dar su opinion y de intervenir en ella, porque aquí, repito, no está en juego solo el prestigio del Congreso sino la honra de la Administracion, por la que S. S., por el puesto que ocupa, es el primero que debe velar.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente ignora si es público que el Sr. Diputado que acaba de hacer al Presidente mismo la honra de dirigirle este ruego, está ó no encargado de combatir el dictámen de esa Comision, luego que el dictámen se haya presentado (*El Sr. Los Arcos*: Pido la palabra), é ignora con más razon todavía, si es de la propia manera público que otros Sres. Diputados de diversos lados de la Cámara tengan el mismo propósito que S. S.; lo que el Presidente sabe, por su conocimiento privado, en razon á que ha tenido la bondad de advertírselo el señor Los Arcos, es que S. S. se propone combatir ese dictámen.

En cuanto á la Comision, el Presidente no encuen-

tra artículo ninguno del Reglamento á que haya faltado, por lo cual se ve en la sensible necesidad de negarse á hacer esa manifestacion de censura á la Comision que desea el Sr. Diputado Los Arcos. El Presidente entiende que cuando pasa un asunto á una Comision especial, los documentos relativos á ese asunto, son, entre tanto que la Comision da dictámen, del dominio de esa Comision, y no considera que la Comision haya cometido un secuestro al tener á su disposicion preferentemente ese suplicatorio, entre tanto que no haya dado dictámen, porque cuando están á disposicion de los Sres. Diputados todos los documentos de un asunto, es cuando la Comision ha dado dictámen. Antes los Sres. Diputados tienen medios, que sin duda no desconoce el Sr. Los Arcos, de dirigirse á la Comision, de asistir á sus reuniones, y con ese motivo de tomar el conocimiento que necesiten, y que esta Comision ciertamente no habria de negar á este Sr. Diputado, ni á otro ninguno, de los documentos que forman parte de los factores y adminículos del asunto.

Este es el estado del asunto: no hay aquí privacion ninguna directa ni indirecta del derecho de ningun Sr. Diputado por parte de la Comision; y el señor Diputado tiene á su disposicion los medios de entenderse con la Comision, y sin necesidad de producir esta especie de incidente, adquirir por anticipado todo el conocimiento que necesita, y además, yo digo á S. S. que cuando venga el dictámen, como hay otros muchos asuntos preferentes, en opinion del Presidente, de qué tratar, no se ha de discutir tan pronto que no tenga tiempo de sobra el Sr. Diputado para enterarse de todo.

Y respecto á la excitacion á la Comision misma para que se sirva presentar en breve su dictámen, el Presidente entiende dos cosas: primera, que la Comision no necesita esas excitaciones, ni ha dado lugar á que se le hagan; despues, que cuanto más delicada sea la naturaleza de un asunto, mayor detenimiento requiere el exámen del asunto mismo; no obstante lo cual, y dentro de estas condiciones y de estos límites, el Presidente ruega desde aquí á la Comision que entiende en este asunto, que atienda el requerimiento del Sr. Diputado.

El Sr. Urzaiz tiene la palabra, como indivíduo de esa Comision.

El Sr. **URZAIZ**: Señores Diputados, si el Sr. Los Arcos se hubiera limitado á excitar el celo de la Comision para que diera lo más pronto posible dictámen sobre el asunto á que se ha referido, quizá yo no me levantaria en este momento ni siquiera á decir al Congreso que procuraria la Comision de que formo parte, como todas las de esta Cámara, cumplir bien y lealmente su cometido; pero desde el momento en que el Sr. Los Arcos, partiendo de que se retrasa algo más que lo que á S. S. le parece debe retrasarse la presentacion de ese dictámen, y además, partiendo de ese supuesto, ha dicho que se trata del prestigio de la Cámara y de la honra de la Administracion, yo debo declarar á S. S., que respecto del prestigio de la Cámara, el modesto Diputado que tiene el honor de dirigir en este momento su palabra al Congreso, se cree, por lo ménos, con tanto interés por ese prestigio como S. S. Por consiguiente, S. S. no tiene derecho ninguno á suponer que la Comision, ni ninguno de sus indivíduos, hayan de desatender por ninguna clase de consideraciones el cumplimiento de su deber.

El Sr. **PRESIDENTE**: No lo ha supuesto el señor Los Arcos, y conviene evitar debates irregulares.

El Sr. **URZAIZ**: Señor Presidente, habia empezado por decir que si el Sr. Los Arcos se hubiera limitado á excitar el celo de la Comision, no hubiera dicho una palabra, pero desde el momento en que, partiendo de si la presentacion de un dictámen se dilataba más ó ménos, se habló del prestigio de la Cámara y de si la Comision cerraba ó no cerraba un pliego, lo cual ignoro, pero si lo ha hecho alguno de sus indivíduos, lo habrá hecho con perfecto derecho, yo no tenía más remedio que decir lo que he manifestado. Y no entro á dar más explicaciones sobre el asunto, porque el Sr. Presidente de la Cámara lo ha hecho con mayor autoridad; pero sí diré, que yo entiendo que ni para dar ese dictámen, ni para dar ningun otro, el Reglamento del Congreso determina plazo fijo, y que cuando otras veces han venido asuntos de este género, de que S. S. debe tener conocimiento, porque se trataba de correligionarios de su señoría, no he visto que se haya levantado nadie en la Cámara á excitar á la Comision para que diera inmediatamente dictámen.

No tengo más que decir.

El Sr. **PRESDENTE**: El Sr. Cobian tiene la palabra.

El Sr. **COBIAN**: Señores Diputados, al pedir la palabra, como indivíduo que soy de la Comision aludida por el Sr. Los Arcos, lo hice con el objeto de formular una protesta, y de decir al Sr. Los Arcos que cuando se hacen afirmaciones de la naturaleza de la que S. S. hizo, afirmacion que lleva envuelto un concepto ofensivo á todos y cada uno de los indivíduos de la Comision, no basta solo voluntad para hacerla; es necesario algo más; es necesario y preciso, Sr. Los Arcos, tener razon; son necesarias las pruebas. ¿En qué se funda S. S. para decir que la Comision que entiende en el suplicatorio á que acaba de referirse el Sr. Los Arcos tiene secuestrado ese expediente? Pues precisamente, si S. S. recordara que ese suplicatorio vino en una forma especial y *sui generis*, estoy seguro de que no hubiera hecho la afirmacion que hizo. Ese suplicatorio vino en pliego cerrado y sellado, la Comision no ha podido hasta ahora dar dictámen, porque lo está estudiando, y precisamente para evitar lo que á S. S. preocupa, es para lo que la Comision ha empleado el procedimiento de volver á cerrar el pliego y ponerle esas señales y signos á que S. S. ha aludido.

Por lo demás, la Comision está estudiando el asunto con toda la detencion que la importancia del mismo requiere, y así que termine ese exámen dará dictámen.

Es cuanto tenía que decir.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Los Arcos tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **LOS ARCOS**: He de decir muy pocas, concretándome á rectificar los hechos más salientes.

El Sr. Cobian ha dicho que para hacer las afirmaciones que he hecho, se necesita algo más que voluntad, pruebas. Pues he dado las pruebas y no las ha negado S. S. (*El Sr. Cobian*: Pero esas no son pruebas.)

Permítame S. S. que le diga que le he oido en silencio, y ruego á S. S. que en silencio me oiga.

Cuantas veces he ido á la Secretaría á examinar el pliego, lo he encontrado cerrado, en la forma que he dicho, y no vale manifestar lo que manifiesta el

Sr. Cobian, de que cerrado se recibió, porque desde el momento en que llegó aquí, y se nombró una Comision para que lo estudiara, sostengo, y de esto me ocuparé luego, que para estudiarlo tenemos igual derecho que los indivíduos de la Comision los demás Diputados. Esto es lo esencial. Puede venir el suplicatorio en pliego cerrado ó abierto, en la forma que hayan creido oportuna las autoridades que lo han remitido, pero desde el momento en que hay aquí un documento oficial, repito que todos los Diputados tenemos perfecto derecho para enterarnos de lo que ese documento contiene.

He de hacer una declaracion. Yo no necesito que ese pliego se abra, porque estoy bien enterado, por medio de documentos fehacientes, de lo que ese pliego contiene. Así, pues, no pido esto por mera curiosidad, sino para que se respete el derecho que asiste á todos los Sres. Diputados.

Voy ahora á otro punto relacionado con éste. El Sr. Presidente de la Cámara, al que doy las gracias, porque, despues de todo, ha atendido en la forma que ha creido oportuno mi ruego, excitando el celo de la Comision, ha dicho que en ningun artículo del Reglamento se niega á la Comision el derecho de que hace uso; y á mí me ocurre decir, con todo el respeto debido, y naturalmente, defiriendo á la opinion de S. S., que considero siempre más autorizada que la mia, que tampoco hay ningun artículo que conceda ese derecho, que pugna con todos los precedentes y con todas las costumbres que en esta casa se siguen.

No es tampoco, y ya lo he dicho, que yo necesite tiempo para estudiar ese expediente, porque lo conozco y estoy dispuesto á discutirlo en el momento en que se ponga á debate; pero es el caso que hay muchos Sres. Diputados que desean conocerlo, y que no tienen, como yo, datos acerca de él, y de no abrirse desde luego ese pliego, podria ocurrir lo siguiente: que cuando se emita dictámen (y aquí me apresuro á reconocer que el Sr. Presidente de la Cámara, cuando particularmente me acerqué á S. S., tuvo la bondad de ofrecerme que dejaria pasar el lapso de tiempo suficiente, desde la presentacion del dictámen hasta el momento de abrir discusion sobre él), puede darse el caso de que, siendo muchos los señores Diputados que necesiten estudiarlo, sea preciso, para que lo hagan, demasiado tiempo; y como he dicho antes, y repito que está interesado el prestigio de este Cuerpo y la honra de la Administracion en que el asunto se resuelva pronto, yo quisiera que desde ahora se pusiera á disposicion de los Sres. Diputados que quieran estudiar la cuestion.

El Sr. **PRESIDENTE**: He de decir al Sr. Diputado que desde el momento en que S. S. reconoce que no hay artículo ninguno en el Reglamento que obligue á una Comision á tener constantemente á disposicion de los Sres. Diputados los documentos que forman parte del asunto acerca del cual ha de dar dictámen, no hay aquí ninguna infraccion reglamentaria, y queda solo este punto de doctrina, acerca del que yo estimo á S. S. la deferencia que ha manifestado hácia mis indicaciones.

Los documentos que están sobre la mesa están siempre á disposicion de los Sres. Diputados, y cuando el asunto, con todos sus documentos se pasa á una Comision, están á disposicion de la Comision misma, la cual nombra su ponente, y el ponente puede tener en su casa el expediente con todos los documentos. Esta vez le habrá sido más cómodo al ponente ó á la Comision misma tener ese asunto á su exclusiva disposicion en la Secretaría, y allí ha dejado el pliego cerrado, sin duda por considerar que no era conveniente que se enterasen otras personas que no sean Diputados, y á quienes no incumba tomar conocimiento del asunto. Por consiguiente, la forma en que haya dejado el pliego, no es cuestion para que S. S. la considere; la cuestion consiste en esto: ¿cuándo puede tomar un Diputado conocimiento de un elemento de juicio de un expediente cualquiera sometido á una Comision? Pues puede tomarlo desde luego cuando viene al Congreso ese expediente, y puede tomarlo tambien cada vez que se reuna la Comision, porque las Comisiones no niegan á ningun Diputado el derecho de asistir á sus reuniones, y al asistir puede enterarse de todos los documentos sobre los que la Comision ha de formular y presentar su dictámen. De modo que no hay aquí más que una cuestion accidental y subalterna, porque el Sr. Los Arcos sin necesitarlo, segun ha dicho, ha querido ver cómo estaba ese suplicatorio, y se ha encontrado con que estaba cerrado.

¿Qué importa que esté cerrado ni que esté abierto, si ese secreto del pliego no se refiere á los Sres. Diputados, toda vez que en cualquier otro momento pueden tomar conocimiento del asunto? Espero que el Sr. Los Arcos reconocerá que este asunto de estar cerrado el pliego, no vale la pena de todas estas explicaciones, porque la Comision no niega, ni ha negado, ni piensa negar á S. S., ni á ningun Sr. Diputado el derecho de conocer el suplicatorio.

Por lo demás, por muchos que sean los Sres. Diputados que quieran tomar conocimiento del suplicatorio, que quizás no sean tantos como los que S. S. imagina, porque sucede que á la mayoría de los señores Diputados basta con asistir atentamente á los debates para formar juicio, por muchos que sean, es seguro que todos ellos tendrán tiempo de examinar el suplicatorio antes de que la Comision emita su dictámen.

El Sr. **COBIAN**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **COBIAN**: He pedido la palabra, para recordar al Sr. Los Arcos, que ese expediente vino á la Cámara en pliego cerrado, que la Cámara así lo pasó á la Comision que entiende en el suplicatorio...

El Sr. **PRESIDENTE**: Perdone S. S. El pliego se pasó abierto á la Comision; el Presidente no podia hacer otra cosa. El señor presidente de la Comision, dijo: El pliego está cerrado. Yo no habia tenido curiosidad de verlo, y dije: pues está abierto y puede abrirlo, como es natural, la Comision, si de aquí á que le pasen esos documentos, no he ido yo á mi despacho y lo he abierto por mí mismo; de suerte que, aunque está cerrado, es lo propio que si estuviera abierto.

El señor presidente de la Comision seguramente no ha dado conocimiento de este dato á S. S.; es un dato insignificante, pero ya que S. S. habla de él, bueno es hacer constar que el Presidente no podia entregar á la Comision cerrado ese pliego; no me apresuré á abrirlo, porque no me urgía verlo, pero el pliego se ha entregado abierto á la Comision.

El Sr. **COBIAN**: El pliego estaba, moralmente, abierto; materialmente, cerrado.

Pues bien; la Comision, al volver á cerrar en el

pliego el expediente, lo hizo porque entendió que hasta tanto que diera dictámen, podia conservarlo en esa forma, puesto que no hay artículo alguno en el Reglamento que disponga lo contrario; pero el pliego está moralmente abierto para S. S., porque aparte, y prescindiendo de que S. S. ha manifestado que conoce el expediente, lo cual, desde luego, puede demostrar á la Cámara el propósito de S. S. al levantarse á hacer la pregunta que ha formulado, aparte de eso, S. S. puede asistir al seno de la Comision y oir la lectura de ese pliego; y por tanto, el pliego está, moralmente abierto para S. S., aunque no lo esté materialmente. He dicho.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **URZAIZ**: Señores Diputados, me ha parecido entender al Sr. Los Arcos que creia, *salvando mi opinion*, que este asunto afectaba al prestigio de la Cámara. No sé qué ha querido decir S. S. con la frase *salvando mi opinion*, porque yo no habia dicho lo contrario, ni tampoco lo habia afirmado, puesto que yo en esto del prestigio de las colectividades de que formo parte, como creo que cada uno de los que las componen miran lo bastante por su propio prestigio, no me preocupo mucho del prestigio de la colectividad, confiando siempre en mí mismo para defender el mio, y en cada uno de los demás para defender el suyo. Asi es que lo único que dije fué que me creia, por lo ménos, tan celoso del prestigio de la Cámara como S. S. Y, además, creo que no ha debido S. S. plantear la cuestion en los términos en que la ha planteado, porque sus palabras pueden contribuir á rodear á este asunto de una atmósfera, que yo creo que no puede nunca convenir en asuntos de esta naturaleza.

Despues de lo dicho por S. S., para mí no se trata del Diputado contra quien se haya pedido el suplicatorio, sino de los indivíduos de la Comision. Pues bien; ¿cree el Sr. Los Arcos que todos y cada uno de los indivíduos de la Comision no son tan escrupulosos como S. S. para dictaminar sobre este ó sobre cualquier asunto? Pues al vernos á nosotros formando parte de esa Comision, figúrese S. S. que es uno de nosotros, y por consiguiente, descanse en esos indivíduos de la Comision; y si descansa en ellos, huelgan todas las excitaciones que ha hecho S. S.

El Sr. **LOS ARCOS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LOS ARCOS**: Algo vamos adelantando en esta discusion, porque de las últimas palabras que ha tenido la bondad de pronunciar el Sr. Cobian, resulta que este pliego está moralmente abierto, así para el Diputado que en este momento os dirige la palabra, como para todos los demás, si bien la forma en que de él podemos enterarnos no satisface por completo todavía mis deseos, y es la de que podemos concurrir á la Comision, y allí oir la lectura de este pliego. Lo cierto es que si la Comision se ha reunido tres ó cuatro veces, ninguna de ellas lo ha anunciado en la tablilla ni en el *Extracto de las sesiones*, y no habiendo tenido conocimiento de ello, mal hemos podido ir á enterarnos. (*El Sr. Urzaiz*: ¿Se ha dirigido S. S. á la Comision?) No contesto directamente al Sr. Urzaiz, y me dirigiré al Congreso manifestando que no me he dirigido á la Comision porque no creia qne tenía necesidad de ello, supuesto que la Comision, en todo caso, es la que estaba obligada á poner en conocimiento del Congreso el sitio y hora en que se reunia.

De todos modos, para sentarme dejando terminado este incidente, he de decir muy pocas palabras.

Nos interesa, acatando como debemos las opiniones del Sr. Presidente, manifestar que no solamente el Diputado que os molesta, sino toda esta minoría, tiene diferente concepto de los deberes y de los derechos de la Comision respecto de la manera como procede en este asunto.

Nosotros entendemos que cuando están reunidas, pueden asistir á ellas todos los Sres. Diputados que quieren enterarse de los asuntos, como cuando no están reunidas, los expedientes están en Secretaría á disposicion de todos los Sres. Diputados; y que en ningun caso los indivíduos de esa Comision, ni el que tenga el carácter de ponente, pueden sacar de la casa para llevarlos á la suya, ninguno de los documentos que formen parte de un expediente sometido al exámen del Congreso; y que por esto, y era lo que me importaba manifestar, y contando con la vénia del Sr. Presidente, voy á permitirme dirigirle otro ruego que guarda cierta analogía con este asunto.

Hace ya bastantes meses que se eligió una Comision para dictaminar tambien respecto de un suplicatorio pidiendo autorizacion para procesar á un Sr. Diputado que se declaró autor de un artículo publicado en un periódico, y que fué denunciado por los tribunales ordinarios. De esa Comision me cupo la honra de formar parte. Así que fuí elegido no oculté, porque no tenía para qué ni acostumbro yo á ocultar mis propósitos ni mis intenciones, que dadas las circunstancias que concurrian en aquel caso, yo estaba decidido á dar dictámen, por mi parte, concediendo la autorizacion solicitada.

Desde aquella fecha la Comision no se ha reunido, mejor dicho, ni desde aquella fecha ni antes, porque no ha llegado á reunirse, y yo me permito tambien suplicar al Sr. Presidente que se dirija al de la Comision para ver si juzga oportuno que nos reunamos, porque lo que es por mi parte, deseo hacer esta manifestacion para salvar la responsabilidad que me pueda caber en ese asunto. (*El Sr. Pedregal pide la palabra.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente de la Cámara, dejando como es natural á los Sres. Diputados en posesion de sus opiniones, mantiene tambien por su parte las suyas propias.

En cuanto á la excitacion á la Comision que ha de dar dictámen acerca del suplicatorio para procesar á otro Sr. Diputado, el Presidente desde luego se la dirige, si bien entiende que acaso sin necesidad de solemnizar públicamente su deseo, el Sr. Diputado que forma parte de esta Comision, tenía medios de procurar el logro de ese mismo deseo, dirigiéndose al presidente de ella. Como quiera que sea, está hecha la excitacion que desea S. S.

Tiene la palabra el Sr. Pedregal.

El Sr. **PEDREGAL**: Señores Diputados; de la Comision á que se refiere el Sr. Los Arcos, tengo la honra de formar parte; pero me encuentro en el mismo caso que S. S.; la Comision no se ha constituido, y no se ha constituido porque el indivíduo que ha debido convocarla para este objeto, acaso se ha olvidado de que ha sido elegido por la Seccion primera ó ha creido conveniente ponerse de acuerdo con los demás para proceder á la constitucion. Pero lo extraño en este caso es, que el Sr. Los Arcos se dirija á la Mesa por un acto que á él afecta como á todos los

demás, y en el cual tiene la misma responsabilidad que todos los indivíduos de la Comision; exactamente la misma. Su señoría ha podido tomar la iniciativa cerca de los demás miembros de la Comision para que se constituyera, y sin embargo, no lo ha hecho. Lo que yo puedo decir al Sr. Los Arcos, es que tengo tanto interés, mayor todavía que S. S. en que la Comision se constituya y emita dictámen; acaso no estemos de acuerdo S. S. y yo, acaso sea yo el que forme voto particular, acaso lo sea S. S.; pero de todas maneras, tengo interés en que se resuelva pronto la cuestion en el Congreso, y venga á la deliberacion de la Cámara un asunto que de suyo no merece los honores de que perdamos ni un cuarto de hora.

El Sr. **LOS ARCOS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LOS ARCOS**: He de decir muy pocas, agradeciendo las que ha tenido la bondad de dirigirme el Sr. Pedregal.

Me he dirigido en este asunto á la Mesa, porque las gestiones que yo podia hacer para convocar á la Comision, las hice ya en su tiempo, hablando á algunos de los señores que formaban parte de ella; y estas gestiones no podian salir del terreno particular, único en el cual podia dirigirme á otros compañeros mios; S. S. mismo afirma que la falta no es ni suya ni mia, sino del indivíduo que fué elegido por la Seccion primera, que quizás se haya olvidado de convocarla; y como yo no tengo medios para excitar á este compañero á que nos convoque, por esto me he dirigido á la Mesa, porque creo que es la autorizada en estos casos para dirigir estas excitaciones.

Terminado este asunto, sintiendo haber molestado por tanto tiempo la atencion de la Cámara, voy á permitirme hacer un ruego á la Mesa, y es que, ya que no está presente el Sr. Ministro de la Guerra, se sirva comunicarle mi deseo de que envíe al Congreso, cuando juzgue que esté en disposicion de ser examinado por esta Cámara, el expediente relativo á la cesion de terrenos para construir un hospital militar en esta corte.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de la Guerra el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Azcárate tiene la palabra.

El Sr. **AZCARATE**: La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de Fomento, que, como no se encuentra presente, suplico á la Mesa se sirva comunicárselo, y otro al Sr. Ministro de Ultramar.

Mi ruego al Sr. Ministro de Fomento se reduce á que vea si puede mejorar la situacion de los desgraciados maestros de escuela de la provincia de Cuenca. Hay allí 21 á quienes se deben cinco años de haber; 31 á quienes se deben cuatro años; 86 á quienes se deben tres años; 143 á quienes se deben dos, y 273 á quienes se debe el año actual, que son aquellos á quienes se debe ménos, segun me comunica una Comision de los mismos. Yo quisiera que el Sr. Ministro de Fomento hiciera todo lo posible para que desapareciese esta situacion, que realmente es dolorosa.

El segundo ruego es que con fecha 14 de Marzo de 1884 se dictó una Real órden nombrando una Comision, compuesta de los Sres. Pereda, Vallin y otros, para que girara una visita á las escuelas de Madrid, y en los primeros dias de Marzo de 1885 esta Comision remitió sus informes, proyectos, memorias y otros trabajos complementarios al Ministerio de Fomento; yo rogaria al Sr. Ministro que los remitiera al Congreso.

El ruego que tengo que hacer al Sr. Ministro de Ultramar consiste en que, conviniendo, para que el Congreso pueda apreciar la eficacia ó ineficacia del art. 18 del contrato con la Trasatlántica, tenga la bondad de remitir al Congreso la lista de accionistas de la Compañía Trasatlántica que asistieron ó estuvieron representados en la última junta de la Compañía, y si esa lista no estuviera en el Ministerio, que la pidiera á la Compañía.

El Sr. Ministro de **FOMENTO** (Navarro y Rodrigo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **FOMENTO** (Navarro y Rodrigo): Los documentos pedidos al Ministerio de Fomento tendré el gusto de enviarlos á la Cámara; y en cuanto al atraso de los maestros de Cuenca, debo decir á S. S. que desde 1884 acá no ha habido ningun Ministro de Fomento que no haya puesto especial cuidado en que los maestros cobraran al corriente; pero muchas veces no han podido cobrar, porque los recargos de los pueblos afectos al pago de las atenciones de la enseñanza no bastan á cubrirlas, con cuyo motivo hay un desequilibrio y un déficit permanente, aparte de que los delegados de Hacienda tienen el constante afan de que aparezcan aumentos en la recaudacion; y debiendo apartar las cantidades necesarias para el pago de los maestros, las incluyen en la recaudacion; de modo que hay reclamaciones entre lo que cree la Junta que debe entregárseles y lo recaudado por el Banco, trabajando constantemente el Gobierno para que no ocurran estas dificultades. Insistiendo, pues, en esta conducta, me dirigiré al gobernador de Cuenca y procuraré atender en todo cuanto sea posible el ruego del Sr. Azcárate.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer.) Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Si el documento que pide el Sr. Azcárate obra en el Ministerio de Ultramar tendré el gusto de enviarlo inmediatamente, si no está allí, me apresuraré á pedirlo con el mismo fin.

El Sr. **AZCARATE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **AZCARATE**: Para dar gracias al Sr. Ministro de Ultramar por la bondad que ha tenido al contestar á mi ruego.

El Sr. **MONTORO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **MONTORO**: Las preguntas que me propongo dirigir al Sr. Ministro de Ultramar se refieren á hechos ocurridos con motivo de la rectificacion de las listas electorales para concejales y diputados provinciales en algunos distritos de Cuba; y espero que el Sr. Presidente me conceda toda la latitud compatible con las prescripciones reglamentarias para no verme en el caso de explanar una interpelacion.

Segun consta por las quejas que se han formulado y por lo que dicen periódicos importantes, varios alcaldes de la provincia de la Habana, y particular-

mente los de San José de las Lajas, Guira de Melena y Alquizar, se han negado resueltamente á facilitar los documentos solicitados en debida forma por electores de estos términos, para fundar sus reclamaciones de exclusion é inclusion. Habiéndose acudido al gobernador de la provincia, éste dictó las órdenes necesarias para que esos documentos se expidiesen; pero dichas órdenes fueron desobedecidas impunemente, y el resultado de estos hechos bien puede comprenderlo la Cámara, ha sido que cuando los electores así perjudicados acudieron en alzada á la Comision provincial, aun cuando cuidaron de formar sus expedientes con todas las pruebas necesarias, como faltaban las certificaciones, negadas arbitrariamente por los alcaldes, esos electores han tenido que resignarse á la pérdida de su derecho.

Ahora bien; yo pregunto al Sr. Ministro de Ultramar si está dispuesto á consentir que en aquel país, donde tanto y tan ásperamente se declama sobre el respeto debido al principio de autoridad, se falte impunemente á las órdenes superiores en casos como estos por los alcaldes, que deben guardarlas escrupulosamente, y que esto se haga nada ménos que para cometer un delito taxativamente previsto en el artículo 173 de la ley electoral de 1870.

Yo espero que el Sr. Ministro de Ultramar dará á este asunto toda la importancia que tiene. Se trata de hechos que constan sobradamente; y en todo caso espero del Sr. Ministro, que se servirá excitar el celo de la autoridad superior de la Isla, á fin de que una vez esclarecidos los hechos, se proceda en la forma debida contra esos alcaldes; porque se trata de sacar á salvo la integridad de los derechos constitucionales y la sinceridad de la política de este Gobierno; y sobre todo, porque no creo que éntre en el pensamiento asimilador que en el Gabinete domina, el llevar á las provincias de Ultramar las malas prácticas electorales que todos los dias se denuncian en esta Cámara.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): No tengo noticia ninguna del hecho á que el Sr. Montoro se refiere: no se me ha enviado ninguna comunicacion, ni por el correo ni telegráficamente referente á este asunto; pero me basta que el Sr. Montoro lo haya denunciado en la Cámara, para que me apresure á poner un telegrama al gobernador superior de la Isla, á fin de que me dé antecedentes, y en cuanto los tenga me apresuraré á contestar al Sr. Montoro.

Por de pronto, lo único que puedo yo decir á S. S. en nombre del Gobierno y en el mio, es que el Gobierno está aquí para cumplir las leyes y para hacer que se cumplan, y que al efecto se excitará el celo de aquellas autoridades, si es que lo necesitaran, que no creo que lo necesitan, y de las mismas palabras del Sr. Montoro se desprende que no lo necesitan, contestando de este modo explícita y terminantemente á la explicacion de S. S.

El Sr. **MONTORO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **MONTORO**: Doy las gracias al Sr. Ministro de Ultramar por las terminantes declaraciones que acaba de hacer, aunque no puedo estar de acuerdo con S. S. en que las autoridades de Cuba no necesiten esa clase de excitaciones. Y no lo estoy, porque el hecho es que esos alcaldes no cumplieron las órdenes del gobernador y que, sin embargo, el gobernador no ha creido conveniente tomar determinacion ninguna contra ellos.

Ya que estoy en pié, con la vénia del Sr. Presidente, he de rogar al Sr. Ministro de Ultramar que si no ha de traer muy en breve á la Cámara ó no ha de llevar sin el concurso del Parlamento á Cuba y Puerto-Rico las reformas necesarias en las leyes municipal y provincial para que se cumpla el programa de este Gobierno, deseo saber si está dispuesto á hacer al ménos que desaparezcan disposiciones transitorias como la segunda de la ley municipal que sigue subsistente, á pesar de haberse promulgado años hace la ley que debió hacerla ineficaz y resoluciones de donde nacen muchos abusos electorales; si está dispuesto á hacer (en otros términos) que las resoluciones de los gobernadores generales sobre derecho electoral no vengan, como hoy sucede con lo que se refiere á supuestas sociedades mercantiles y á la no acumulacion de las cuotas del repartimiento vecinal, á hacer completamente ilusorio el derecho de muchos propietarios.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): El mismo Sr. Montoro ha dicho que el gobernador superior civil de la provincia habia dictado una disposicion exigiendo á los alcaldes á que S. S. se ha referido que cumplieran la ley. Esto prueba, por tanto, que sin necesidad de excitacion el gobernador cumple con su deber: ahora debo decir al Sr. Montoro que la misma ley establece los medios de que pueden valerse esos electores acudiendo á los tribunales; no sé si han acudido ó no, pero lo que puedo decir al Sr. Montoro es que otros electores han acudido á los tribunales hace poco, y por parte de los tribunales se ha tomado una resolucion.

Relativamente á la segunda pregunta que me ha dirigido el Sr. Montoro, debo decirle que, en efecto, el Ministro de Ultramar se ha ocupado, y se ocupa, y S. S. y sus amigos tienen de ello la prueba, puesto que ha llevado á la isla de Cuba dos ó tres leyes de carácter político vigentes en la Península, usando del artículo constitucional; el Ministro de Ultramar se ha ocupado, y se ocupa, en todo lo referente á la ley provincial y municipal. Si no la he presentado ya á la Cámara, es porque, pendiente como está de la resolucion del Congreso una ley municipal para la Península, esperaba yo que ésta se discutiera, á fin de llevarla á Cuba con las modificaciones que yo creyera necesarias, usando del artículo constitucional; pero sepa el Sr. Montoro que el Gobierno está dispuesto á cumplir en todas sus partes el programa que desde esos bancos anunció relativamente á las Antillas.

El Sr. **MONTORO**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **MONTORO**: Para dar nuevamente las gracias al Sr. Ministro de Ultramar por su contestacion, y para decirle que las reclamaciones que puedan hacer los particulares, no tienen nada que ver con la cuestion que yo he propuesto. Hay aquí dos puntos que distinguir: de una parte, el derecho de los particulares para interponer y utilizar todos los recursos legales, y de otra, el deber que tiene el Gobierno de

ejercer su alta inspeccion sobre todos los centros administrativos, para que no se eluda el cumplimiento de las órdenes superiores y para que no se falte á las leyes por quienes deben hacerlas guardar.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Que cumplan los particulares con su deber, que el Gobierno cumplirá con el suyo.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*; Diario *número 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem*; Diario *núm. 66, sesion del 13 de idem, y* Diario *núm. 67, sesion del 14 de idem.*)

Sigue la discusion de la enmienda del Sr. Navarro Reverter, y el Sr. Rodrigañez en el uso de la palabra.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Comienzo, Sres. Diputados, por felicitar muy sinceramente al Sr. Navarro Reverter por los discursos que hemos tenido todos el gusto de oir, pronunciados por S. S. en las dos últimas tardes dedicadas á este asunto; pero al mismo tiempo que le felicito por las galas de su oratoria, me veo en la necesidad de decir que es tal el número de contradicciones que van envueltas en sus argumentos, que ellas solamente van á ser el objeto de las pocas palabras que he de pronunciar ante el Congreso.

Me propongo en esta tarde, al defender el contrato celebrado por el Gobierno de S. M. con la Compañía Trasatlántica, demostrar todas esas contradicciones en que S. S. ha incurrido. Mi mision es sencillísima; no tengo que traer datos nuevos al debate; no pienso hacer más que aprovechar los del Sr. Navarro Reverter y algunos otros que ya se han expuesto ante el Congreso. Sucede con todos estos datos, como con todo lo que cae bajo la inteligencia del hombre, que cuando son manejados por el apasionamiento del juicio y del sentido, resultan destructores de todo lo útil y de todo lo grande; pero cuando, por el contrario, se explotan por un sentimiento recto de justicia, dan nuevos alientos y nuevos impulsos á todas las cosas; y así resulta que el Sr. Navarro Reverter, con la galanura que nunca dejaré de elogiar, nos hablaba en la tarde de anteayer de las maravillas del petróleo aplicado á la industria y á la ciencia; y ayer, elevando el mismo petróleo nada ménos que á la categoría de Dios, nos decia que amenazaba destruir la sociedad. Así considero yo los argumentos del Sr. Navarro Reverter, argumentos que empleados con serenidad de juicio, pueden contribuir á dar vida á todas las fuentes de la riqueza pública, y especialmente al contrato que se discute; pero que empleados como S. S. lo ha hecho, son antorchas que amenazan destruir los restos de la pequeña y simpática marina mercante.

Y una vez determinada la mision que á mí me toca llenar esta tarde, voy, contando siempre con vuestra benevolencia, á contestar uno por uno á todos los puntos tratados por mi amigo el Sr. Navarro Reverter, si bien dejando aquellos que por ser demasiado técnicos ó por no ajustarse exactamente al proyecto que discutimos, creo yo, dejando aparte la galanura del estilo de S. S., que no son pertinentes á la cuestion.

El primer punto, planteado y discutido aquí por el Sr. Navarro Reverter, envuelve una contradiccion radical y enorme con sus propias afirmaciones contenidas en su enmienda; porque nos decia S. S. despues de demostrar que el hierro se trasforma en acero y que sirve más y mejor para la construccion de los barcos, nos decia: ¿qué vais á conseguir con adjudicar por contratacion directa estos servicios á la Compañía Trasatlántica? ¿Vais acaso á conseguir formar una escuadra de reserva? No; porque esa escuadra no serviria para nada, segun los adelantos modernos. Pues bien, yo replico: si esos servicios se adjudicaran por concurso, que es lo que S. S. desea, ¿servirian los barcos con esas mismas condiciones para escuadra de reserva? Lo que habria que demostrar es que un barco, por ejemplo, de un andar de 12 millas y de 5.000 toneladas de desplazamiento, no sirve para formar parte de una escuadra de reserva cuando el servicio se adjudica por contratacion directa, pero que es magnífica y que puede formar parte de la escuadra y servirle de auxiliar poderoso para llevar por todos los mares la enseña de la Patria, cuando el servicio se adjudica por concurso.

Podria, por tanto, habernos dicho el Sr. Navarro Reverter que con su enmienda íbamos á obtener una economía en el presupuesto, cosa que ya discutiremos luego, y por de pronto yo lo niego resueltamente; pero permítame S. S. que le diga que no veo la lógica de sus argumentos al tratar de demostrarnos que con su enmienda aceptada y formando parte del proyecto los mismos barcos han de servir para la escuadra de reserva.

Pero además, y entrando ya en el fondo de la cuestion y tal vez en un asunto ajeno á mi competencia, yo os puedo afirmar, y afirmo rotundamente, que los barcos de la Compañía Trasatlántica con las condiciones que se les exige en el contrato sometido á vuestra deliberacion, y aun con las condiciones que hoy tienen, serían grandes auxiliares, no solamente de la escuadra española en proyecto, sino de las más poderosas del mundo. Me fundo en que, como decia el otro dia el Sr. Gamazo, dignísimo presidente de esta Comision, los barcos de guerra hoy en el mar, aparte de dos de la Nacion vecina que andan 16 millas, el *Cárlos Alberto* de Italia, que anda 15 millas en prueba y algunos otros, muy pocos, que se hayan construido desde 1886 acá, todos los demás andan por bajo, no sólo de lo que se les exige á los barcos de la Trasatlántica en el pliego de condiciones, sino de lo que actualmente andan los barcos de esta Compañía.

Y como realmente no he de molestaros estableciendo de nuevo esta comparacion, sí rogaré á los señores taquígrafos para que conste de una manera clara, y la comparacion pueda establecerse á todas horas y fácilmente, que, al lado del párrafo que haré insertar

de nuevo en el texto de mi discurso en que el Sr. Gamazo os exhibia los datos contenidos en la *Agenda oficial de la Marina francesa de 1856*, se coloque el actual andar de los barcos de la Compañía Trasatlántica, cuando por los contratos hoy vigentes no se les exigía más que un andar, en prueba, de 11 millas, que vienen á ser un equivalente de 9½; y de esta comparacion resultará que hay barcos de la Compañía Trasatlántica, que andan mucho más que los acorazados mejores de las demás Naciones. Vosotros lo recordais; el Sr. Gamazo os decia: de los barcos de las escuadras extranjeras, andan 17 millas en prueba dos; los demás están por bajo de este número. Pues yo recuerdo que resulta del reconocimiento de algunos de los barcos de la Compañía Trasatlántica, que tienen un andar, término medio, de 13 millas, 15'85, 16'51, 15'86. Por esta comparacion, podria hacer otra tambien, aduciendo datos alegados aquí por el Sr. Azcárate; que sabeis cómo ha combatido este proyecto; y de esos datos del *The Marine Eugincer*, que no los he de leer por acortar cuanto pueda este discurso, resulta que de los 17 barcos más poderosos de la marina mercante inglesa, de la marina más extraordinaria del mundo, solamente 10 tienen un andar de 17 millas arriba, todos los demás tienen un andar de 16 millas hasta 13, con la particularidad de que el dato alegado por el Sr. Azcárate, solo es, como dejo indicado, de 17 vapores. De manera, que todos los demás son, ó mejor dicho, deben ser, de un andar verdaderamente menor.

Pero decia, además, el Sr. Navarro Reverter pintando con mágica palabra, dejándose llevar demasiado tambien de su imaginacion: ¿no veis cómo avanza la ciencia? ¿no veis cómo de un momento á otro el andar de los buques se multiplica? ¿no veis cómo despues de las calderas de tal clase han venido las de triple expansion, etc., etc.? ¿no veis que despues del gasto de carbon vendrá el gasto del petróleo que apresurará el andar de los buques y economizará el gasto de impulsion? ¿y cómo despues de esto os vais á comprometer á fijar para un plazo de veinte años el andar de la escuadra?

Realmente, en pocas partes podria tener más fuerza ese argumento que en España; porque aquí hemos presenciado el tristísimo espectáculo de subastar los torreones de los telégrafos ópticos, cuando en Francia estaban acabando la red telegráfica eléctrica. Yo confieso que el argumento me inspiró miedo; pero hay que pensar que las necesidades de las Naciones no se aplazan, que las necesidades del comercio no se detienen, que la vida mercantil de los pueblos no se puede parar, y por consiguiente, hay que tener resolucion y arrostrar las consecuencias, si algun dia estos buques no sirvieran y nos costara una indemnizacion la rescision del contrato.

Todo esto lo decia el Sr. Navarro Reverter tal vez con intencion más profunda que la que llevaba en el resto de su discurso, porque con toda esta argumentacion, que si no fuera de S. S. pareceria impertinente al asunto que se debate, á donde iba á parar S. S. era á decir: vosotros no podeis hacer por contratacion directa este servicio, porque la contratacion directa solo la admito yo para los servicios de guerra; me parece que este era el argumento de S. S. Y en seguida decia: si hubiérais hecho un contrato como el celebrado por el Gobierno inglés con la casa Cunard, yo lo aceptaria. Pues yo, Sr. Navarro Reverter, en la situacion que está el Tesoro español, reclamando otras necesidades además, indudablemente, de las guerreras, las atenciones del país, jamás hubiera yo ido á un contrato como el celebrado por el Gobierno inglés con las casa Cunard, que le cuesta la friolera de 35.000 duros anuales por cada buque que asegura solo para los efectos de poderlo comprar ó alquilar preferentemente despues de cinco semanas que lo reclame dicho Gobierno, no de veinticuatro horas como decia S. S.

No era, pues, esta la de crear una escuadra de reserva, la única idea generadora que ha dado vida al contrato que se discute. Su señoría creia que era la principal y tal vez la única: yo con permiso de su señoría, creo que es una de tantas.

Las ideas generadoras del contrato son cuatro: buscar un auxilio á la marina de guerra; los intereses de nacionalidad, elocuentísimamente expuestos y explicados por el señor presidente de la Comision, los intereses comerciales que, segun el preámbulo del acuerdo del Consejo de Ministros tomado en Agosto, eran los que determinaban tambien la celebracion de este contrato, y por último, el interés postal.

Para mí, sin que en esto interprete más que pensamientos propios, el interés postal, despues del Congreso de Berna, es el ménos importante. Despues del Congreso de Berna, no tengo yo grandes temores de que las cartas tomen naturaleza extranjera, y por más que siempre es conveniente vivir apercibidos, para mí el interés postal queda relegado á un término secundario.

Claro está que el llevar las cartas por nuestros barcos, es mucho mejor que encomendarlas á los barcos extranjeros, y no es un interés tan despreciable éste, cuando, segun el *Anuario de correos de 1884* y los cálculos hechos en la *Memoria* que S. S. habrá visto publicada, el importe de las cartas y periódicos remitidos por barcos españoles subvencionados equivale, y aun supera, á las subvenciones concedidas á los mismos barcos.

De suerte que, aunque queramos quitar mucha importancia á esta idea generadora del contrato, aunque la dejáramos reducida á la última expresion, siempre, aunque solo fuera tratada como cuestion mercantil, sería de gran conveniencia para el Estado. Pero es que el Estado debe tener en cuenta, además, las eventualidades del porvenir, para las cuales debe tener un correo oficial, un correo particular garantido por su bandera, ó garantido por personas de su absoluta y completa confianza, aparte del propósito de que gane el Estado, ó, mejor dicho, de no dar de ganar al extranjero, haciendo que ese dinero quede en España.

Se ha dicho aquí, y lo ha repetido, me parece, el Sr. Navarro Reverter: ¿por qué no haceis lo que hacen los Estados-Unidos y lo que hace Bélgica? (*El Sr. Navarro Reverter*: Y Holanda; Bélgica no.) Y Holanda, y yo añado Bélgica, porque en el mismo caso está. ¿Por qué no haceis esto? ¿Por qué no encomendais nuestra correspondencia á barcos extranjeros, por 100.000 francos, como paga Bélgica por este servicio?

Realmente parece éste un argumento de fuerza; pero cuando yo veo á los Estados-Unidos, tan enamorados de su propia y peculiar manera de ser, levantar un gran clamoreo en la opinion por el dinero que han arrebatado á la Nacion los barcos extranjeros, porque su Gobierno no se ha cuidado de esta cues-

tion; cuando veo que esa opinion no es una opinion vulgar, sino una opinion que ha repercutido en el Senado de la Nacion americana, donde á esta fecha hay un proyecto de ley para que el Gobierno pueda conceder 800.000 pesos de subvencion á los barcos que lleven su correspondencia, me digo: si los Estados-Unidos, que en estas cosas pueden no necesitar de nadie, pueden obrar con más desembarazo, los Estados-Unidos, tan enamorados de su propia manera de ser, retroceden y reaccionan, es que los hechos han venido á demostrar que estaban equivocados.

Con este asunto mezclaba el Sr. Navarro Reverter, sin que yo haya podido averiguar la relacion que tiene, una oferta de una casa española de llevar el correo gratis, solo á cambio de que se la concediesen los derechos que se otorgan á los vapores-correos. Empiezo por declarar que no conozco el asunto; pero si S. S. se refiere á algo que así como oferta puede tomarse, á algo que luego se ha manifestado en las informaciones que abrió esta Comision antes de dar dictámen, diré á S. S. que la oferta no me parece digna ni aun para citarla en este sitio: tan insignificante y baladí la considero, que yo, en cualquier caso que me encontrara y tuviera que resolver acerca de ella, la pondria un *visto*.

¿Para qué se necesita, y para qué se reclama la condicion de vapores-correos? ¿Es solamente para llevar la correspondencia? Pues en ese caso no habria ningun Gobierno que negara el derecho de llevar la insignia de correo. (*El Sr. Navarro Reverter hace signos negativos.*) No: sobre eso tendrá S. S. la opinion que crea oportuno; yo creo que no hay Gobierno en España que no hiciera eso.

Pero aquí notaba yo otra de las contradicciones de más bulto en que ha incurrido S. S. en su discurso. Su señoría, en definitiva, no solo admite, sino que patrocina y defiende las subvenciones. Pues entonces, ¿á qué venía la calurosa defensa de esa casa que hace el servicio gratis, y que por tanto, no quiere ni admite, ni hay para qué darla subvenciones? Yo, realmente, no encuentro la razon en que S. S. funda este argumento.

Pero despues el Sr. Navarro Reverter, investigador de las ideas generadoras del actual contrato, llegó al aspecto mercantil, que es, si no el principal, uno de los más importantes, y sin embargo pasó sobre él como sobre ascuas. Su señoría no dijo nada acerca de él; á S. S. no le importaba, ni lo tomaba en cuenta siquiera, que nuestros mercaderes puedan tener factorías en todas las partes del mundo, que puedan llevar sus productos aprovechando las líneas de combinacion con un 10 por 100 de rebaja; no tomaba en cuenta tampoco que las tarifas de los barcos subvencionados tengan por límite máximum la tarifa de los barcos extranjeros, ni tampoco tomaba en cuenta que los productos españoles puedan ser trasportados de la Península á las provincias de Ultramar y viceversa, á precio igual, por lo ménos, á que se trasporten en esos mismos barcos los productos extranjeros.

Esta concesion, que parece insignificante, que no sé yo que álguien se haya ocupado aquí de ella; pero que si se ha ocupado ha sido muy á la ligera y sin cuidarse de puntualizarla, tiene una importancia capital para la ciudad de Barcelona y para los demás pueblos industriales de España. ¿Sabeis por qué? Porque, entre otras cosas, habia el siguiente absurdo: que desde Manila á Liverpool costaba el trasporte de una tonelada de mercancías de 35 á 50 pesetas, y de Manila á Barcelona costaba el trasporte de tonelada en los mismos barcos 20 duros.

Pues bien, Sres. Diputados; yo no hago cálculos, yo no traigo números al debate porque no quiero involucrarlo más con estas cuestiones enojosas; pero haced en vuestra imaginacion la cuenta. Podeis calcular la ventaja que obtendrá el comercio desde que aprobeis este contrato teniendo presente que cada barco que venga de Manila á la Península traerá por 10 duros ménos cada una de las dos mil ó más toneladas de géneros españoles, y seguramente serán más de 2.000 segun las condiciones que este contrato exige á los nuevos barcos. Eso solo importa tanto ó más que la subvencion que se va á conceder; eso solo es beneficio positivo que van á recoger los comerciantes é industriales.

El mismo Sr. Navarro Reverter venía á reconocer la importancia de este asunto cuando nos decia: «¿Sabeis lo que importa el comercio universal? Ochenta mil millones. ¿Sabeis qué es lo que corresponde á España en ese comercio? Mil millones. Los barcos españoles solo hacen de ese comercio 400 millones.» ¿No merece esto sacar las consecuencias? ¿No merece esto atento exámen para deducir la importancia que los servicios que ahora se contratan tienen en lo que se refiere á sacar al comercio español y, sobre todo, al comercio hecho por la marina mercante española, del atraso y de la pequeñez en que vive?

Como os he hecho observar, el Sr. Navarro Reverter no se fijaba en el aspecto nacional de esta cuestion, no daba ninguna importancia á que la bandera española pudiera visitar frecuentemente á nuestras Antillas y colonias, y fuera tambien á recordar á las antiguas provincias de Ultramar que existe aún un pueblo, que no las olvida, ganoso de prosperidad y de gloria. Todo esto parecia al Sr. Navarro Reverter que no era nada, y, sin embargo, todo esto es tal vez lo más importante, y se consigue con el contrato que discutimos.

A S. S. le interesaba más otra cosa, y sin cuidarse para nada de lo que acabo de decir, nos hablaba de los grandes monopolios que aquí se crean, nos hablaba de que estábamos haciendo renacer el antiguo feudalismo, nos hablaba de las ideas de reaccion que traíamos á la política, y yo decia: pues señor, ¿no es verdad que esos monopolios de que S. S. se queja existen en la actualidad, y no es verdad que esos monopolios vienen ejerciéndose por diferentes entidades? Pues entonces, ¿cómo es que los que no están comprendidos dentro de esos monopolios no sufren las desventajas consiguientes? El año 1877 tuvieron forma definitiva y cumplimiento todos estos que S. S. llama monopolios y se queja; desde entonces están subvencionadas las líneas de navegacion á las Antillas, á Filipinas, interantillana y al Seno mejicano, á todas partes. Y, ¿qué ha sucedido? Ya lo decia el mismo Sr. Navarro Reverter: que desde el año 1877 hasta la fecha ha duplicado y más que duplicado el tonelaje de la marina mercante. ¿Qué prueba esto? Esto prueba que lo que se crea no son, como S. S. dice, grandes monopolios, sino grandes organismos al servicio del Estado, y que esos grandes organismos favorecen y desarrollan las corrientes industriales del país, porque son los grandes organismos que la experiencia y la ciencia están aconsejando, y que existen en Francia, en Inglaterra, en Alemania, en Italia, en todas

partes, que unas veces en la forma de Bancos de emision y de descuento, facilitan las operaciones del Tesoro público y vienen en su auxilio en momentos críticos, y otras veces en la forma, por ejemplo, de una Empresa para explotar el monopolio de la fabricacion y venta del tabaco, vienen á facilitar la gestion del Estado y á aumentar el importe de sus rentas, y otras en forma de Compañías de navegacion.

Por eso Portugal se está ocupando ahora en arrendar ese monopolio del tabaco, como nosotros acabamos de intentar.

Pero, ¿á qué buscar otros ejemplos? El Sr. Navarro Reverter hablaba de los ferro-carriles, y S. S., tan enamorado como parece de los pequeños organismos y tan enemigo de los grandes, se olvidaba de que en España tal vez no se explotarian ni la mitad de los ferro-carriles que hoy tenemos, si no hubieran absorbido la propiedad y explotacion de casi todas las líneas los dos grandes organismos, las dos grandes Sociedades que aquí hay constituidas, el Norte y el Mediodía, las cuales han absorbido á todas ó casi todas las pequeñas Empresas, demostrándose así que todo aquello que debe traducirse en importantes servicios prestados al Estado, es preciso que al lado del Estado viva y se desarrolle; y lo que hay que procurar es que el Estado se halle en condiciones y en épocas á proposito para dirigir la creacion de esos grandes organismos, y no tenga que ceder á la dura ley de la necesidad para aceptarlos, como tuvo que aceptar por la presion de las circunstancias la creacion del Banco Nacional en malas condiciones.

Desde las épocas más antiguas, desde que el Estado hacía por su cuenta todos los servicios y era comerciante y naviero, y en sus barcos de guerra trasportaba la correspondencia, haciéndolo todo muy mal y muy caro, hasta que por una série de equivocaciones se incurrió en la exageracion opuesta, abandonando esos servicios á la iniciativa particular, ha quedado demostrado de la manera más evidente la necesidad de que el Estado ayude á las Empresas particulares, con ellas se compenetre y con ellas viva. Y no puede ser otra cosa, porque ó el Estado hace eso, ó tiene que vivir preparado á sufrir toda clase de contingencias, y tiene que tener siempre dispuesto un Tesoro de guerra como el de Alemania ó como el de Mequínez en Marruecos. O necesita esta prevision, ó tiene que contar con que para casos de necesidad y momentos de apuro podrá apoyarse en los grandes organismos; porque es preciso que el Estado viva siempre, y no pueda en momento alguno ser soprendido por los acontecimientos.

El Sr. Navarro Reverter tiene tal aversion á esta clase de organismos, que tratándose ahora solo de discutir la Trasatlántica, habeis visto la acritud con que ha tratado al Banco de España, porque segun S. S., la creacion del Banco Nacional ha sido causa de que se aumente la usura y de que la agricultura se halle en el estado triste y en la situacion precaria en que se encuentra. Pues bien; aunque la creacion del Banco Nacional y la desaparicion de los pequeños Bancos regionales (que aparte del de Bilbao y algun otro, apenas prestaban servicio alguno al país), no hubieran producido otro resultado que haber cubierto un empréstito español considerable, lo cual no habria sucedido sin un Banco poderoso, eso sería por sí solo la demostracion de lo que valen los grandes organismos. No es mi propósito defender al Banco de España; lo que digo es, que con esos grandes establecimientos viven todos los países, y les va muy bien.

Antes de entrar en la parte principal de su discurso, hizo el Sr. Navarro Reverter una cuenta que me ha extrañado mucho en la ilustracion de S. S. y en el detenimiento con que ha estudiado el contrato. No me explico cómo ha podido hacer S. S. aquella cuenta, segun la cual puede la Empresa Trasatlántica disminuir la velocidad que en el contrato se establece sin incurrir en responsabilidad. Ese punto fué ya ámpliamente discutido y aclarado por mi querido amigo el Sr. Fernandez Villaverde, y por tanto, no he de insistir acerca de él, limitándome á decir á S. S., que segun el contrato, los barcos tienen que ser reconocidos préviamente, y en uno de los artículos se determina el andar que indispensablemente han de tener. Además, si S. S. se hubiera fijado bien en todas y cada una de las condiciones estipuladas, habria visto que aun prescindiendo de las multas, no conviene á la Compañía incurrir en las faltas, porque cuando la marcha realizada, por término medio durante el año sea inferior al mínimum obligatorio, sufrirá el concesionario un descuento de la subvencion asignada á la línea respectiva, estableciéndose que ese descuento será desde 1'25 por 100, hasta un 5 por 100, segun la diferencia entre la marcha realizada y la marcha que ha debido realizarse, sea de un cuarto de milla á una milla completa.

No solo ha de sufrir el concesionario esos descuentos, sino que, con arreglo al contrato, está obligado á retirar el barco que no llene las condiciones estipuladas, sustituyéndole con otro que las reuna y ande una milla más que el anterior, en un plazo de diez y seis meses, desde que se le haga el requerimiento. No veo, pues, la jugada que podria hacer la Trasatlántica al no exigir á sus barcos el andar fijado en el contrato, porque además de la multa tendria que sustituir el vapor ó vapores causantes de las faltas por otros mejores.

No he de discutir, ¿cómo he de hacerlo despues de lo que aquí se ha dicho? no he de discutir el precio de este contrato. A S. S. en definitiva no le parece caro. Pero lo que tengo ya que dejar bien claro es que las proposiciones hechas por la Compañía antes de ese contrato no eran, ni con mucho, iguales á los contratados. Tengo entre los papeles que hay en el banco la exposicion tantas veces discutida, y si S. S. insiste en ello; si cree que el precio impuesto al Estado por ese servicio es igual ó mayor que lo ofrecido por la Compañía Trasatlántica, me veré obligado á leer uno de los párrafos, segun el cual la Compañía no mantiene más que los servicios antillanos que antes tenía y el de Filipinas, sin comprometerse á más que á establecer los servicios de Africa; pero para quitarlos cuándo y cómo quisiera.

Despues de este razonamiento, S. S. entraba en una série de argumentos, y á estos sí que no debo contestar, porque no he llegado á entenderlos. Hacía un análisis de las colonias que poseen Francia é Inglaterra y de sus presupuestos para sacar una proporcion, de la cual resultaba que nosotros pagábamos por subvencion el 100 por 100 del presupuesto. (*El Sr. Navarro Reverter hace signos negativos.*) No le extrañe á S. S. porque ya he dicho que no he entendido el argumento, pero me parece que decia que pagábamos una subvencion del 100 por 100 del presupuesto, y del 100 por 100 de nuestro comercio exterior.

A mí se me figura que á S. S. no le ha podido ocurrir esto, pero yo no recuerdo el argumento más que para que S. S. lo aclare, porque, Sres. Diputados, la subvencion que se os propone es el 9 por 100 del presupuesto de la Península, y el $^1/_2$ por 100 del comercio exterior.

Voy á la ligera, porque considero que no es asunto pertinente á la discusion aquellas reclamaciones que hacía para que los barcos se construyesen en España, para que se creasen arsenales y se protegiese á la industria, cosas que si tuvieran realizacion, si hubiera un Gobierno que desde luego las implantara, yo no sé lo que á S. S. se le ocurriria, porque para combatir estos servicios que importan despues de todo una cantidad insignificante, S. S. ha apelado á todas las ciencias físicas, y si mañana el Sr. Ministro de Marina nos propusiera el plan completo que indicaba el Sr. Navarro Reverter, de seguro que su discurso era una enciclopedia.

Vamos á entrar en lo que yo considero lo más importante y fundamental del discurso del Sr. Navarro Reverter; os estoy fatigando mucho, y yo quisiera poner pronto término á vuestro cansancio; por eso aligeraré cuanto me sea dable tratar este asunto importante.

Quiere el Sr. Navarro Reverter el concurso para la adjudicacion del servicio. Nosotros, los defensores de este proyecto, somos partidarios, en el caso actual, de la contratacion directa. ¿Por qué? Por algo que ya he dicho en el fondo de este discurso, por algo que indicaba tambien con su elegante pluma el autor del dictámen de la Comision; porque nosotros no queremos desbaratar organismos creados, porque hemos aprendido con tristeza cuánto cuesta crearlos; porque nosotros no queremos sino vigorizar los que hay en España, que en muchas ocasiones han servido de apoyo á los Gobiernos y al Estado, y que tal vez han contribuido muy principalmente á conservar la integridad de la Patria; porque nosotros queremos conservar, es por lo que hemos ido á la contratacion directa. ¿Sabeis lo que representa la creacion del organismo llamado Trasatlántica? Pues desde el año 42, en que se empezó á hablar del servicio de correos á Cuba, no se pudo plantearle sériamente hasta el año 1862; calculad las vicisitudes por que habrá pasado este asunto con solo que os diga que hubo intentos de contratos, contratos rescindidos, compra de barcos en Inglaterra, abandono del servicio por parte del Estado, interinidades, suspensiones del servicio, rescision del contrato, indemnizacion al contratista, pérdida de la fianza otorgada por éste, y por fin, el contrato con la casa Antonio Lopez. ¿Por qué este contrato ha vivido? ¿Cómo no ha tenido la misma suerte que los demás, que tal vez estaban más favorecidos por el Estado? El Sr. Navarro Reverter lo ha dicho: porque lo hicieron una conjuncion de hombres que, sin ofender á nadie, puedo decir que esa conjuncion de inteligencias muy rara vez se ha visto; porque fué la conjuncion del génio, del capital, de la inteligencia y de las industrias. Así nos encontramos con que al lado de Antonio Lopez está Satrústegui, Zulueta, capitan Villaverde, y otros no ménos notables. Todos esos crearon ese organismo; y lo crearon con tantas dificultades, que el primer año que implantaron el servicio sufrieron las seis primeras multas. ¿Qué significa esto? Pues significa que, á pesar de esas inteligencias y de esos medios, cuando se quiere improvisar una clase de estos servicios se fracasa; por eso resulta que en el primer año la Compañía Antonio Lopez sufrió seis multas, y en el resto del servicio no ha sufrido ninguna. Y con esto doy una especie de satisfaccion á una interrupcion que dirigí el otro dia á mi cariñoso amigo el Sr. Azcárate. Hay más todavía; el Sr. Navarro lo sabe: al lado de este servicio de las Antillas se ha creado el de Filipinas.

El concurso de Filipinas, empezó por costar la vida á una de las Empresas más meritorias que han existido, y despues de costar la vida á esta Empresa, ¿qué ha sucedido? Que la Empresa que se constituyó ha tenido que venir á rescindir y á someterse á la Compañía Trasatlántica. Y hay más, cuando se han sacado á concurso los servicios interantillanos, ha venido en seguida la rescision y ha tenido que encargarse de ellos un organismo creado de antiguo.

Respecto del servicio de Filipinas, al cual supongo que se ha referido S. S. al decir que los sacó á concurso el Sr. Leon y Castillo, le diré que ese servicio ha habido necesidad de darlo directamente á otra Compañía, y uno de los méritos, tal vez mayores, contraidos por una dignísima autoridad, fué hacer que esos servicios no quedasen desamparados. De suerte que esta historia de los concursos en España, demuestra, Sres. Diputados, que no han dado jamás resultado, y que cuando han dado alguno, éste ha sido, ó la rescision, ó la muerte de las Compañías que los tomaban.

No hay para qué recordaros, porque demasiado lo recordareis, Sres. Diputados, la historia de todos los concursos en Francia; la refirió con gran claridad y mayor elocuencia el Sr. Gamazo, y no hay necesidad de repetirla, y solamente para complementar estos datos, diré lo que se refiere al concurso del servicio de las líneas del Mediterráneo. Este servicio se sacó á concurso con las restricciones con que se han sacado todos estos servicios en el extranjero, que en definitiva no son otra cosa que la hipocresía de la adjudicacion directa. Pues bien; de este concurso, por causas que no son del momento, y por consideraciones que ahora no he de decir, se eliminó á una de las Compañías, y solo se admitieron dos al concurso. ¿Y sabeis quién prestó el servicio en definitiva? Pues lo prestó la Compañía eliminada del concurso.

No quiero hablar tampoco, porque considero que no es del caso, de la consideracion que hacía el señor Navarro Reverter como para mortificar al Sr. Villaverde, indivíduo de la Comision, á propósito de la conducta del partido conservador en punto á la adjudicacion de servicios de esta índole. (*El Sr. Navarro Reverter hace signos negativos.*) De todas suertes, su señoría acusaba al partido conservador de una inconsecuencia, y el cargo, por más que esta no fuera la intencion de S. S., resulta mortificante para el señor Villaverde.

Pues bien; decia el Sr. Navarro Reverter que el partido conservador habia llevado su amor al sistema de concursos, hasta el punto de que hasta los empréstitos los habia adjudicado por este medio, si bien habia tomado la precaucion de contratar primero directamente, y sacar despues el servicio á concurso. Supongo que S. S. se referiria al arriendo de la renta de aduanas en Cuba; ¿pues sabeis, señores, lo que resultó de aquel concurso? Que, en efecto, la contratacion directa fué la que prevaleció.

Comprendo que os estoy molestando demasiado, y os pido por ello perdon. Solo me resta decir, que

cuando veo á la Compañía Trasatlántica luchando desde el año 62 hasta la fecha, unas veces con Compañías navieras de reputacion y de solidez, otras veces con los grandes capitalistas, que no es dinero solo lo que se necesita para realizar estos servicios, sino inteligencia y dinero á la vez; cuando veo cómo los mismos adversarios de la Compañía Trasatlántica no pueden ménos de reconocer que ella sola, despues de las grandes vicisitudes que han pasado las grandes Empresas navieras, es la que subsiste, creo que puede repetir, como decia el loco de Cervantes, que no es tan fácil hinchar un perro. (*Risas.*)

Dicho esto no tengo más que otro dato que alegar en contestacion á una consideracion del Sr. Navarro Reverter. Decia S. S.: ¿no decís que no hay en España casas navieras que puedan hacerse cargo de este servicio? Pues yo puedo citar veintitantas casas españolas, con un total de ciento sesenta y tantos vapores, que tienen algunas de ellas hasta 17 vapores. Y como el señor presidente de la Comision, interrumpiendo á S. S., le preguntara qué casa era esa, S. S. dijo: la casa Roca y Compañía, de Barcelona. Pues bien; yo no quiero aquí entrar en detalles que considero inoportunos, acerca de esa casa, ni acerca de ninguna otra; pero, ¿sabeis cuantos barcos tiene la casa Roca de más de 1.000 toneladas? Pues cuatro. ¿Y de 2.000? Ninguno. ¿Y de más de 3.000? Ninguno. Además, para formar su juicio y para asegurar como ha asegurado, y yo reitero ahora, que en España no hay barcos para hacer este servicio, la Comision ha tenido á la vista el libro de abanderamientos que se lleva en el Ministerio de Marina.....

En ese libro aparecen con bandera española, sean ó no sean extranjeros, todos los barcos de la marina española, y por este libro resulta que hay, de más de 1.000 toneladas, 81 barcos; de más de 2.000 toneladas, 34, y de más de 3.000 toneladas, 7; y se exigen por este contrato, para hacer el servicio de Cuba, 5.000 toneladas de desplazamiento, y para hacer el servicio de Filipinas, 4.500 toneladas.

¿Y qué voy á decir á S. S. respecto de su afirmacion de que con dinero todo se hace? ¿Es que vamos á interpretar en todos los servicios de la Nacion aquella máxima de Napoleon de que para hacer la guerra solo se necesitaba dinero, dinero y dinero? Pues bien, Sr. Navarro Reverter; yo nunca me he enamorado de la frase de Napoleon, y tengo además la seguridad de que si Napoleon hubiera vivido cuando tuvo lugar la guerra franco-prusiana, hubiera dicho que para hacer la guerra se necesita principalmente inteligencia, porque durante la guerra franco-prusiana no careció Francia de dinero, pues concluida la guerra, pudo entregar á Alemania 5.000 millones de francos, y sin embargo, Francia perdió parte de su territorio y el prestigio y la gloria de sus águilas.

Decia S. S.: yo, desde aquí, saludo á esos marinos mercantes á quienes la Comision y el Gobierno han hecho la ofensa de no considerarles aptos para esta clase de servicios; yo, desde aquí, les estimulo á que sigan con la competencia, con los monopolios (seguirán, como han seguido hasta aquí, progresando); yo les estimulo á que luchen y lleven la bandera española á todas las partes del mundo. Yo no me atrevo á estimularlos, ni á aconsejarlos; lo único que yo digo á esos dignísimos navieros que han vivido en competencia con las marinas extranjeras grandemente subvencionadas, á esos marinos que han luchado con primas de navegacion y de construccion, con comercios potentes, á los que no podremos llegar nosotros en muchos años, y con poderosas marinas mercantes, es, que si algun dia creyeran necesario y conveniente que se les dé medios oficiales para luchar con Compañías extranjeras, pueden contar con mi apoyo y con mi voto. He dicho. (*Muy bien.*)

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Señores Diputados, el discurso pronunciado por el Sr. Rodrigañez, que con tanta atencion ha oido la Cámara, me impone la obligacion de ser brevísimo, porque me ha dado con ello el Sr. Rodrigañez un ejemplo, que yo le estimo, no ya solo como ejemplo, sino aun como leccion, que viniendo de S. S., habia de ser para mí muy agradable. Asimismo agradezco á S. S. los inmerecidos elogios que de mi modestísima peroracion ha hecho, y voy á limitarme simplemente á recoger algunas de las afirmaciones del Sr. Rodrigañez, y á aclarar algunos de los conceptos que mi torpeza y mala manera de explicarme en ciertos puntos no ha permitido que el Sr. Rodrigañez, con la inteligencia clarísima que todos le reconocemos, los entendiera.

Hay una objecion verdaderamente fundamental del Sr. Rodrigañez. Encontraba S. S. contradiccion en mis argumentos, diciendo: ¿cómo si quiere el Sr. Navarro Reverter que para la creacion de las reservas navales se entiendan directamente los Gobiernos con las Compañías pide el concurso? ¿Es que acaso el concurso podrá traer esas reservas navales? Pues ó lo uno ó lo otro. ¿Cuál es el partido que el Sr. Navarro Reverter acepta definitivamente?

Me parece que ésta ha sido la primera argumentacion del Sr. Rodrigañez.

Pues yo se lo explicaré á S. S. Yo he dicho, é insisto en ello: ¿es que el Gobierno, es que la Comision se proponen crear las reservas navales que hoy indiscutiblemente se necesitan como complemento de las escuadras de combate? Pues éste es un caso de seguridad nacional, de necesidad nacional, y en este caso, los intereses mercantiles, aun con ser muy importantes, deben quedar separados para contratar directamente con quien pueda darnos los servicios navales complementarios. ¿Es que el Gobierno y la Comision se proponen crear una fuerza capaz de colonizar, capaz de ensanchar el territorio de la Patria, capaz de hacer prosperar á la Nacion y de desarrollar todos sus elementos por medio de esas grandes combinaciones, altamente políticas, que algunas Naciones, casi todas las de Europa, están realizando hoy? Pues éste también es un caso completamente distinto de las relaciones mercantiles; es un caso de verdadero interés nacional, ante el cual deben callar todos los demás intereses, por respetables que sean.

Y aun recuerdo que añadí: lo primero es vivir, y despues de vivir hay que pensar en vivir bien. ¿Se trata acaso de la existencia de la Nacion en el sentido de que llegue á ser una Nacion más próspera, más grande y de más importancia en el antiguo continente? Pues esto es el famoso *to be or not to be* que Shakspeare pone en boca de Glamlet, y no hay que discutir, porque en casos semejantes no hay concursos, no hay subastas ni nada, más que el deseo de allegar todos los elementos necesarios para realizar el altísimo fin que el Gobierno se propone.

Si el Canciller de hierro, como se llama comun-

mente á Bismarck, hubiera tenido necesidad de hacer públicos sus pensamientos sobre la unidad alemana; si hubiera cedido ante aquellas Cámaras, que tenía que disolver porque no le aprobaban los presupuestos de guerra, viniendo él á estar en guerra con las Cámaras y con el país, si bien la una y el otro cuando el dios Exito coronó los esfuerzos de aquel gran hombre tuvieron que rendirse á sus talentos; si el Canciller de hierro, repito, hubiera publicado sus planes, acudiendo para realizarlos á concursos ó á subastas, ¿hubiera realizado la unidad alemana, una de las más grandes empresas llevadas á cabo en la época presente? Evidentemente que no. Cuando se trata de casos como este, no hay que pensar en concursos ni en subastas. Está de por medio el interés nacional, y ante este interés no debe regateársele nada al Gobierno.

Y á seguida añadia yo: ¿estamos en este caso? No, porque aquí, señores, se trata de los intereses postales de España, enlazados con los intereses mercantiles, y desde el momento en que entramos en el terreno mercantil, debemos discutir mercantilmente. Pues bien; ¿no es un principio de economía política tradicional, moderna, ecléctica, como quiera el señor Gamazo, que de todas estas maneras la calificó, y acaso yo participe de esas ideas, de lo cual me congratulo, porque siendo ideas de S. S. tienen grandes probabilidades de ser ciertas, no es un principio económico, si se discute este asunto mercantilmente, que la libre concurrencia es el Jordan de donde salen depuradas todas estas ideas? Pues si tratamos solamente de la cuestion bajo el punto de vista mercantil, hay que aplicar el principio de la libre concurrencia. Hé aquí explicadas, en mi sentir, las diferencias de estos dos conceptos, que son fundamentales, porque para venir á deducir de una manera más ó ménos lógica este segundo punto, claro es que tenía que descartar el primero, y proceder, como decia, por exclusion.

Primero: ¿es ó no cierto que esas reservas se necesitan para complemento de las escuadras de combate? Sí. Segundo: ¿sirve este contrato para las escuadras de reserva? No; porque la primera condicion es la velocidad, y aquí no se establece esa condicion, de lo cual tendré que ocuparme luego.

Pero si no está excluida toda esta parte que podia afectar á la seguridad, á la prosperidad, al porvenir, al interés de la Nacion, á todos esos grandes intereses que se refunden en ese pedazo de lienzo que forma la bandera de la Patria, y que hoy tiene 17 millones de corazones envueltos en sus pliegues, entonces no hay que discutir nada, hacer lo que querais. ¿Cómo era posible discutir siquiera ante estos altos intereses del Estado? Pero si no se trata de esto; si se reduce todo á la cuestion mercantil, el que pueda más es el que se lo ha de llevar; pero quien pueda más, en cierto sentido, porque yo no he pedido la subasta para dárselo al que lo haga más barato, sino que, por lo mismo que en este servicio hay algo que no se puede contratar bajo el punto de vista del interés mercantil, por eso se busca la necesaria armonía por medio del concurso, en el cual el tribunal aprecia, no solamente las condiciones mercantiles, sino todas aquellas verdaderamente morales que no se pueden contratar ni pueden incluirse en un pliego de condiciones; de ahí la necesidad del concurso para estas cosas.

Y me encuentro á seguida con esta afirmacion del Sr. Rodrigañez: que los buques actuales de la Trasatlántica pueden servir, no solamente como escuadra complementaria de la española, sino de todas las escuadras del mundo. Yo, que he procurado medir tanto mis palabras, que yo entiendo que no habrá podido ningun interés sentirse por ellas mortificado, yo, al oir esto al Sr. Rodrigañez, verdaderamente dudaba de si habria podido dar lugar á esta exageracion, porque S. S. mismo decia: «Estas velocidades...» (Que hablamos siempre de velocidades, y realmente esta discusion no camina con gran velocidad.) Decia S. S.: «ëstas velocidades se reducen á 13 millas en prueba, y el andar medio á 11 millas, y pueden servir para las escuedras, porque realmente, fuera del acorazado *Kaiser*, no hay otros acorazados ni otros barcos de guerra que anden 15 millas; y por lo tanto, bien puede servir esta escuadra de la Trasatlántica para seguir barcos de 11 millas.»

Yo no he de contestar á eso: el Sr. Ministro de Marina se encargará de contestarlo; porque es el Ministro de Marina el que ha presentado al Parlamento el estado de los buques de guerra en construccion en los arsenales del extranjero ó por la industria nacional. Y á propósito de ese acorazado *Kaiser* que es el ideal de la velocidad, citaré algunos de los buques que figuran en ese estado. Por ejemplo, tenemos el crucero de primera clase *Reina Regente* que se está construyendo en la casa Thompson, en Clyde, que lo entregará el año 1888 y que andará 20 millas en prueba, y 18 $^{1}/_{2}$ término medio: encuentro, por ejemplo, cualquiera otro, el torpedero *Azor* que se está construyendo por Yarrow, que se entregará en 1887, que es este año, y que andará 23 millas en prueba, y 21 como tipo medio: y me encuentro con otro, el *Habana*, que se está construyendo en casa de los señores Normond y Compañía, del Havre, que andará 21 millas, etc., porque los de mínimo andar son los de 17 millas de tiro forzado, que son los cruceros de tercera clase. Pues una de dos: ó es cierto que no hay en las armadas de Europa, fuera del acorazado *Kaiser*, un buque que ande más de 17 millas, y en ese caso, nosotros vamos á tener la marina más fenomenal del universo, ó alguno quedará por ahí rezagado que andará más.

Pero en último caso la cuestion versa sobre si los buques de la Trasatlántica pueden ó no servir para escuadra complementaria. Yo no tengo interés en que sirvan ó no sirvan; pero de los estudios hechos por los ingenieros navales que del asunto se han ocupado, resulta como condicion indispensable para los contratos de creacion de las reservas navales en cada Estado, la de exigir la velocidad por lo ménos de 20 millas. Si hay, pues, algun buque de la Trasatlántica que ande 20 millas, ese sí podría servir para la reserva; pero de los 23 que tiene, 22 de seguro que no sirven.

Cuatro ideas, segun el Sr. Rodrigañez, han inspirado el proyecto de ley sometido á la deliberacion y aprobacion del Congreso. La primera es auxilio á la marina de guerra. ¿Para qué nos hemos de ocupar de esto que ya nos ha entretenido tanto? No la auxilia.

Intereses de nacionalidad. Siempre es agradable tener entidades navieras en el país, y el proyecto concede al Gobierno facultades para fomentar estos intereses respetables, porque al fin y al cabo se trata de una Compañía española. ¿A qué negar que esto favorece intereses de nacionalidad, si española es la Compañía y de un favor se trata?

Intereses comerciales. Esto de que los intereses

comerciales resultan favorecidos de esta manera por una sola Compañía y no por cuatro, no lo entiendo. Si los intereses comerciales resultan favorecidos porque estos servicios estén exclusivamente en poder de una Compañía, ¿por qué no habian de resultar igualmente favorecidos si en vez de una Compañía fueran cuatro? ¿Es que cada una de las Compañías habia de poner los fletes más caros que las otras? No, porque en uno de los artículos del pliego de condiciones que sirviera para el concurso, ya se estipularia. Es lo contrario; es que entre estas Compañías, aunque en servicios distintos, ejerciendo industrias semejantes se estableceria, como siempre ocurre en estos casos, la competencia. ¿Y quién saldria ganando con la competencia en los servicios que tuviera cada una á su cuidado? Pues el público, el comercio y la industria. De manera que esta idea mejor estaba dentro de cuatro Compañías que en una sola.

Intereses postales. El Sr. Rodrigañez que ha demostrado variedad de conocimientos, por lo cual yo le felicito, ha dicho, y es cierto, que esto de los intereses postales está muy reducido en su coeficiente de importancia desde el Congreso postal de Berna. Ciertamente; pero el Congreso postal de Berna acordó que los paquetes postales los cobrarán las Naciones por donde pasaran.

Puesto que las Naciones por donde pasen los paquetes postales son las que han de cobrar, á nosotros lo que nos interesa es que los buques de la Trasatlántica los lleven. ¿Los llevarán? A los paquetes postales les sucede como al agua; pues así como ésta busca siempre el nivel más bajo, los paquetes postales buscan siempre la vía más rápida.

Ahí está la exposicion de los hacendados de Cuba, que dicen que los buques que se dirigen á Tampa para tomar el ferro-carril de La Florida, van siempre hoy cargados de paquetes postales. ¿Qué sucederá mañana cuando en ese trayecto haya comunicacion diaria y no como hoy cada dos dias y se recorra en veinte horas ménos y cuando el ferro-carril de La Florida esté en combinacion con los buques de más rápido andar que constituyen las reservas navales de Francia é Inglaterra y que han de atravesar el Atlántico en seis dias y medio? Pues naturalmente, si hoy todavía hay paquetes postales y viajeros que se dirigen en buques españoles á Cuba en diez y seis dias y medio; luego que aquello suceda se dirigirán atravesando Francia, Inglaterra y los Estados-Unidos por el ferro-carril de La Florida y Tampa, á la Habana, y tardarán en todo el trayecto once dias y medio ó doce. Luego tampoco el proyecto favorece los intereses postales, pues que estarán navegando los buques llevando en los topes la bandera de vapor-correo, solo que el correo faltará en el vapor.

Tarifas. Si no nos podemos entender con las tarifas de ferro-carriles dentro de España, ¿cómo queremos echarnos á nadar en ese inmenso mar de las tarifas de los trasportes marítimos?

Cierto es, y ha citado el Sr. Rodrigañez un hecho que es exactísimo y que si necesitara la imparcialidad de S. S. de alguna prueba esto sería una evidente; cierto es que, segun los fletes que tienen establecidos los vapores de la Trasatlántica, para el café, por ejemplo, desde Manila á Liverpool son mucho más baratos que desde Manila á España, á pesar de que para ir á Liverpool la mercancía pasa por España. De manera que el recorrido más corto es el más caro. Esto no es raro, esto está sucediendo en España á las puertas de Madrid, donde casi es más barato enviar mercancías á Burdeos que enviarlas á Valladolid. ¿Es que se va á remediar eso? Yo lo celebraré mucho. Dice el Sr. Ministro de Ultramar, á cuyas condiciones de alto patriotismo ya creo haber hecho justicia en el dia de ayer y no necesitaba S. S. que yo las reconociera, porque las tiene bien probadas por la tradicion de toda su vida, dice el Sr. Ministro de Ultramar que esto se arreglará. (*El Sr. Ministro de Ultramar*: Lo está ya en el contrato.) Tambien lo estaba ya en el contrato que se hizo para Filipinas, solo que no estaba tan claro. (*El Sr. Gamazo*: Ni tan claro, ni turbio.) Estaba en las tarifas. (*El Sr. Gamazo*: No, señor.) Sí, señor; por cuanto el Gobierno tenía el derecho de examinar y aprobar las tarifas. Si no las examinó bien, ¿por qué no lo hizo? Y si las examinó bien, ¿por qué no hizo la rectificacion? Pues eso está más terminante en el contrato actual.

Ahora bien; en este contrato se dice que no habrá nunca una tarifa más barata para el extranjero que para nuestros puertos. Esto es verdad, y es realmente ventajoso: ¿por qué lo he de negar? Esto está en los contratos extranjeros. Cabalmente, con motivo del contrato penúltimo, que fué á las Cámaras francesas, se promovió una reclamacion por parte de algunos navieros que no querian que se impusiera esta condicion, mientras que el comercio la exigia, y efectivamente se impuso esta condicion, muy racional despues de todo.

Pues, ¿por qué, despues de pagársele la subvencion á la Trasatlántica, se le consiente eso? Yo no la inculpo porque lo haga; es una Compañía mercantil, y si el Gobierno ha consentido que suceda eso, hace bien en aprovecharse de esa facilidad para realizarlo; pero ¿no es sensible para el país que se paguen más caros los fletes desde España á Liverpool en los mismos barcos que España subvenciona para que se haga ese servicio? Eso se dice que desaparecerá, y yo me alegraré, y en ese caso yo no tendria nada que objetar, aunque nos cueste cara la subvencion.

La marina mercante ha crecido, decia el Sr. Rodrigañez, y pretendia hallar en esto una contradiccion en mis asertos, porque no se comprende que á pesar de ese monopolio, haya crecido.

No es este momento oportuno de entrar en una discusion acerca de un punto tan complejo é importante, y por tanto me voy á limitar á exponer las razones capitales que hay para probar que no existe contradiccion entre lo que aseguramos muchos de nosotros de que este contrato, como los anteriores monopolios, perjudica al desarrollo de la marina mercante, y los que tambien afirmamos que ésta ha crecido. ¿Por qué? En primer lugar S. S. sabe perfectamente que la marina de vela va desapareciendo y se va sustituyendo por la marina de vapor; pero como algun naviero notable, que tengo mucho gusto en que me esté escuchando, ha asegurado en otra ocasion, y es una gran verdad, esta marina de vapor que viene á sustituir á aquella otra marina de vela (por aquello de que de la muerte nace la vida), en España no llega á sustituir en totalidad aquel organismo que se va perdiendo con la marina de vela. De manera que lo que se gana con la marina de vapor es ménos relativamente que lo que se pierde con la marina de vela.

Ahora diré tambien que es verdad que esta marina de vapor ha crecido á pesar del monopolio;

pero ¿cuánto más no hubiera crecido sin monopolio?

El Sr. Rodrigañez me suponia muy enamorado de los pequeños organismos, y yo debo decirle que no suponia mal, porque estos amores, aunque sean múltiples, son amores que se sintetizan y refunden en un solo amor: el amor á la Patria y al engrandecimiento del país. Déjeme S. S. que en esto sea un poco más general y que me enamore de todos los organismos intermedios, porque considero, y voy bien acompañado en el concepto de esta consideracion, que estos organismos intermedios son necesarios para la armonía de todos los intereses económicos de la Nacion; porque si desaparecen se rompe un eslabon de la cadena y quedan los dos extremos frente á frente: por una parte el extremo que absorbe mucho; por otra, el extremo que no puede resistir la absorcion y se deja absorber, y es necesario que no haya ni absorbentes ni absorbidos, y que se halle ese verdadero equilibrio, esa corriente mútua de flujo y reflujo que por todos los grados intermedios por donde pase deje prosperidad, y no la corriente turbulenta que deje ruina en unas partes para dejar prosperidad en otras. Precisamente en estos momentos estamos asistiendo al espectáculo del desarrollo y del engrandecimiento de una Nacion que ha fundado todo su poderío actual, en estos organismos intermedios, Italia.

Pues Italia, cuyas ciudades antiguas, cuyas ciudades tradicionales podian estar representadas por el tipo de Génova la ciudad de los grandes palacios, del lujo artístico extraordinario de los mármoles con toda profusion, y al lado de esta grandeza, solamente las cabañas, como espejo y trasunto de aquellas épocas de las Cruzadas en que la República genovesa alcanzó tanto poderío. Pero ahora el espíritu moderno ha venido á implantar el término medio. Despues de la apertura del itsmo de Suez ha venido el eslabon que faltaba; esa clase média, que todavía sentia los últimos latidos de la revolucion francesa, llegó á establecer con ese término medio todas las gradaciones que debe haber desde el principio al fin de los intereses económicos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, á mi parecer, la Cámara está escuchando con gran satisfaccion á S. S. y hace poco no quiso el Presidente interrumpir á S. S. cuando estaba exponiendo aquel punto de vista fundamental é importantísimo de los organismos intermedios en la marina. Ya ve S. S. el gusto con que el Presidente le escuchaba; pero, en fin, todo quiere su sazon, incluso los discursos más elevados, y ruego á S. S. considere que lo que está haciendo no es rectificar. Así, pues, rectifique S. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Acepto con muchísimo gusto la indicacion del Sr. Presidente que viene á resumirse en esta palabra: *brevedad*, agradeciendo que vaya envuelta en esas flores y galas de estilo con que la elocuencia de S. S. viste estas admoniciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: No inoportunidad, pero, al fin, estamos un poco fuera del Reglamento.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Dejo á un lado varios puntos de que deseaba ocuparme, y voy á recoger tan solo dos indicaciones que me interesan, y es la primera que el Sr. Rodrigañez me ha atribuido que he tratado con dureza al Banco de España. Si le he tratado con dureza, yo me declaro completamente irresponsable de ello, porque no he tenido semejante intencion. No tengo por qué tratar con dureza al Banco de España; he citado cifras y números, y no he atribuido exclusivamente á ese Banco, ni fuera justo hacerlo, el poco desarrollo de la agricultura del país y el atraso de la industria; tan solo he dicho al hablar de este monopolio financiero, que acaso sea una de las causas que contribuyen á esos males que todos deploramos.

¿Qué he de decir de las velocidades si aquí hemos hablado tanto de ellas, y la campanilla presidencial me invita á seguir con más velocidad esta rectificacion? Nada más que esto: si aceptáramos la base de la velocidad média y exigiendo ésta á las Compañías de ferro-carriles dijéramos: para hacer el recorrido de Madrid á Sevilla, se ha de tardar por término medio anual tantas horas, entonces durante el verano habria trenes express, y durante los nueve meses de invierno habria trenes carretas. Esto de la velocidad média es un asunto demasiado importante para tratarlo con rapidez. Expuestas ayer mis ideas acerca del particular, no tengo ahora más que ratificarlas.

Me pedia el Sr. Rodrigañez explicacion del número que yo asignaba á España entre todas las Naciones respecto de la relacion en que está lo que pagan por subvencion, lo que cobran como ingresos del presupuesto y la importancia del comercio exterior. No he leido mi discurso; pero si realmente hay alguna equivocacion, yo estoy pronto á rectificarla.

La idea mia ha sido la siguiente: suponiendo que España paga como 100, ¿cuánto pagan las demás Naciones? Pues pagan unas 55, otras 70 y otras 50. Su señoría parece que se ha extrañado al ver esa unidad, que, despues de todo, es una unidad de tercer órden. Pues redúzcala al núm. 1, que es una unidad de primer órden, y entonces, en vez de las cantidades que antes he dicho, serán 0'55, 0'70 y 0'50. Como cuando se trata de relaciones, lo mismo da decir 50 : 100 que 0'50 : 1, con poner la coma en las cantidades que he dicho antes, encontrará S. S. la misma relacion.

Respecto de los concursos, he de decir que con el discurso del Sr. Gamazo en la mano, niego que la Comision esté solo por la contratacion directa. ¿No habeis dicho que el servicio de las costas africanas y el del Rio de la Plata no son más que provisionales, y por eso no se podian sacar á *subasta*, como dijo el señor Gamazo, y supongo que querria decir á *concurso*? Pues entonces, si los servicios viejos no se sacan á concurso, por antiguos, y los nuevos no se sacan ahora, porque no se han ensayado, cuando pasen los dos años del ensayo, ya se habrán hecho viejos y tampoco se sacarán.

Y tengo que llamar la atencion de la Comision sobre un punto, importante á mi juicio, y que merece especial aclaracion. Dice el art. 3.° de los adicionales del contrato que á los dos años de estos servicios tendrán derecho, tanto la Compañía como el Gobierno, para denunciar cualquiera de esos servicios; y añadia el Sr. Gamazo que en el interés del Gobierno estaria, despues de haber hecho esta experiencia, denunciar los servicios de Marruecos, Fernando Póo y Rio de la Plata. Pero sucederá que para hacer esos servicios, la Compañía habrá empleado un cierto número de barcos, que supongo serán los de ménos andar. Ahora bien; segun lo preceptuado en el párrafo 5.° del art. 6.°, el Gobierno tendrá que indemnizar á la Compañía por todo el material que retire del servicio suprimido: de modo, que habrá que indem-

nizarla por los barcos destinados durante los dos años á los servicios anteriormente indicados.

Me alegro de que el Sr. Gamazo haga signos negativos, y ya lo esperaba, porque no podia suponer que la Comision ni el Gobierno pasaran por esa injusticia; pero como por la lectura del contrato podia quedar lugar á duda, bueno será que se consigne que si al cabo de los dos años los buques destinados á la navegacion de Marruecos, Fernando Póo y Buenos-Aires tienen que ser retirados, ya sea por denuncia de la Compañía, ya por denuncia del Gobierno, el Estado no queda obligado á indemnizacion de ninguna clase. Me alegro de haber dado ocasion á que la Comision fije este punto, que sin duda por haberse puesto los artículos adicionales despues de hecho el contrato, no habia quedado debidamente esclarecido.

Otra aclaracion se me ocurre ahora. Dice el mismo art. 6.° que á la Compañía Trasatlántica no se le podrá imponer ningun impuesto especial. Yo entiendo esta condicion en su sentido recto; en el de que no se le puede imponer impuesto especial por las operaciones propias y naturales de la industria naviera á que se dedica; pero hay que tener en cuenta lo que dice el art. 2.° de los estatutos de esa Compañía, segun el cual puede dedicarse á todas las operaciones mercantiles, industriales y financieras que se le ocurran. ¿Es que por lo referente á esas múltiples operaciones la Trasatlántica queda libre de cualquier impuesto especial que se imponga á las demás sociedades ó particulares que á esas operaciones se dediquen? Conviene que tambien este punto se aclare, porque por más que todos hagamos al Gobierno y á la Comision la justicia de creer que no han pretendido dar tan ámplio alcance á la exencion del impuesto especial, hace falta que conste su sentido de una manera clara y libre de toda duda.

Dejando todo lo demás del discurso del Sr. Rodrigañez, únicamente voy á recoger la afirmacion que ha hecho respecto de la intencion que yo tuve al citar un hecho altamente honroso, á mi juicio, para el partido conservador. ¿Cómo habia yo de tener intencion de mortificar al partido conservador con ese recuerdo cuando precisamente al evocarlo, dije que no solamente habia dado pruebas de su amor al país, sino que habia dejado consignado en la historia financiera de España un ejemplo digno de imitacion? ¿Se puede mortificar á una entidad cuando se la recuerda precisamente para alabarla, y más bien que para alabarla para rendirla un tributo de justicia?

Despues de todo, decía el Sr. Rodrigañez, eso resultó un concurso hipócrita, porque se adjudicó definitivamente al mismo con quien se hizo el contrato provisional. (*El Sr. Rodrigañez*: No me he referido á eso.) Me alegro, porque entonces de quien partiria la mortificacion sería de S. S. que ha querido constituirse en defensor del partido conservador cuando éste no lo necesitaba.

Es verdad que todos aquellos hombres eminentes á quienes yo cité con el respeto que por ellos debe sentir todo español amante de su Patria, fundaron la Trasatlántica y la elevaron á una gran prosperidad; pero es cierto tambien que han muerto muchos de aquellos hombres, y con ellos ha desaparecido la prosperidad de la Compañía, sin que por ello desmerezcan sus sucesores, y que aquella organizacion que antes pudiera ser presentada como modelo, ya no existe. Yo no traté á D. Antonio Lopez, á quien ayer rendí un debido tributo de justicia; pero entiendo que si viviera en estos momentos y viera discutida su Compañía en esta forma, sería el primero en rogar al Gobierno que sacara á concurso estos servicios, porque siendo hombre muy dado á obtener el triunfo con su propio valor y con sus grandes bríos, habria temido que se dijera de él que no queria acudir al palenque donde podia ganarse con la punta de la lanza el botin que se disputaba.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Si el Sr. Navarro Reverter no hubiera expuesto dos dudas, que la Comision cree que está en el deber de aclarar, habria suplicado á S. S. que me dispensara de rectificar: tal es mi deseo de no molestar la atencion de la Cámara; pero me veo obligado á aclarar en nombre de la Comision esas dos dudas.

A la Empresa se le exime de todo impuesto especial. Aclaracion sobre ese punto. El impuesto especial á que el contrato se refiere es el impuesto especial á la Empresa; es decir, que no puede establecerse un impuesto que especial y directamente vaya solo contra la Empresa; pero ha de pagar los impuestos generales, aunque se llamen especiales. Todos los impuestos sobre la marina los pagará la Trasatlántica; lo que no se puede hacer es imponer á la Trasatlántica, por ser la Trasatlántica, un impuesto especial.

Ha dicho S. S. que hay un artículo en el contrato, y es exacto, que determina que cuando por voluntad del Gobierno, modificando los itinerarios, á lo que tiene derecho inconcuso el Gobierno, suprimiendo expediciones ó alterando los servicios, que todo esto puede hacerse por el Gobierno, haya necesidad de retirar un barco, la Compañía tiene derecho á ser indemnizada. Eso sucederá en todos los servicios, ménos en los que se consideran denunciables, siempre que la denuncia se haga en la forma establecida en el contrato.

En nuestra opinion, está perfectamente claro el contrato. Si el Gobierno estima dentro de los dos años que no debe continuar el servicio de Fernando Póo, por ejemplo, y hace la denuncia en la forma estipulada, la Compañía no tiene derecho á indemnizacion alguna. (*El Sr. Navarro Reverter:* ¿Lo dice el contrato?) En nuestra opinion sí, y no creo que ofrezca la menor duda. ¿De qué habla el artículo de las indemnizaciones? De que el Gobierno, por propia voluntad, obedeciendo, por decirlo así, á su capricho, y hallándose vigente el contrato, altere los itinerarios; pero como el Gobierno puede denunciar á los dos años los servicios de Marruecos, del Golfo de Guinea y del Rio de la Plata, esos servicios terminan por la denuncia del contrato; por tanto, no hay derecho por parte de la Compañía á indemnizacion alguna. Y con este motivo, voy á hacer una ligerísima aclaracion.

Nosotros, yo al ménos, he sostenido que para esta clase de servicios se necesita una Sociedad grande; lo he sostenido para los servicios que pudiéramos llamar de carácter interior, pero con mayor razon he de sostener esta teoría para servicios que tienen que sostener competencia con el extranjero. ¿Por qué hemos sostenido nosotros reunir todos estos servicios y dárselos á una sola Compañía, en vez de dárselos á cuatro? Para que esa Compañía sea poderosa y potente y pueda competir con los servicios de otras Naciones. Era la única rectificacion que pensaba hacer á S. S.;

pero ahora he de hacer otra, porque S. S. no ha entendido mi pensamiento.

Su señoría me ha dicho que yo habia calificado de hipócrita el concurso del partido conservador respecto del empréstito de la isla de Cuba. No; yo hablaba de los concursos restringidos, que son los únicos concursos puestos en práctica en Europa por medio de los cuales se adjudican los servicios navieros, y decia yo que esos concursos restringidos que llegaban hasta el punto de excluir á personas y Compañías determinadas anteriormente al concurso, las consideraba como adjudicaciones directas é hipócritas.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Para rectificar brevísimamente; pero Sr. Presidente, se han presentado aquí por incidente dos puntos nuevos que yo entiendo que son bastante graves para que sacrifiquemos cinco minutos. No voy á rectificar nada, voy á pedir solamente aclaraciones.

Dice el art. 6.° del proyecto de contrato sometido á la deliberacion del Congreso, en su párrafo 5.°: «Si la supresion de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estará obligado á la correspondiente indemnizacion.»

No habla ni de servicios interinos, ni de servicios definitivos, ni de quién los ha de denunciar.

Claro es que desde el momento que el Gobierno tiene la facultad de denunciarlos, y que la tendencia del Gobierno, segun el discretísimo y nunca bastante alabado discurso del Sr. Gamazo, es que el Gobierno los denunciará despues de dos años de experiencia, me parece que deberia aclararse este concepto. La Comision dice que no tendrá derecho á indemnizacion, y yo digo: pues consignémoslo, no pedimos más.

Segundo punto. Dice el mismo artículo en su párrafo 3.°: «Asimismo no podrá ser sometida á ningun impuesto especial la Compañía.» Pues dice el artículo 2.° de los estatutos de la Compañía Trasatlántica:

. . . .

«Podrá dedicarse en todos los puntos y bajo todas las condiciones, á toda especie de operaciones financieras, agrícolas, comerciales, industriales, hasta inmoviliarias, y á toda empresa de obras públicas.»

Entiendo yo y entiende la Comision, que esto de que no pueda ser sometida á ningun impuesto especial será especial para la marina. (*Varios Sres. Diputados de la Comision*: En efecto, así es.) Entonces, ¿por qué no se ha de consignar esto claro? Yo así lo deseo; pero si está claro, no he de insistir en ello.

Entonces, conste que este resultado de la discusion forma parte del contrato, para su interpretacion en un dia dado; y con esto me basta. Y como me agrada más oir la voz del Sr. Presidente que la lengüeta de metal de su campanilla, no quiero decir más, sino que ruego á S. S. que dé por retirada nuestra enmienda; porque nuestro propósito cumplido queda, pues se referia sola y exclusivamente á consignar nuestras ideas respecto del proyecto que se discute, y á las consecuencias que este proyecto puede traer á la prosperidad pública.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Queda retirada la enmienda.

La del Sr. Urzaiz, al art. 1.°, dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso la siguiente enmienda al artículo 1.° del dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

«Se autoriza al Gobierno para subvencionar, durante veinte años, líneas de vapores-correos entre España y

1.° Las Antillas españolas.

2.° Las islas Filipinas.

3.° La isla de Fernando Póo.

4.° Ceuta, Tánger y otros puertos de la costa de Africa.

5.° La América del Sur, con las escalas y combinaciones que estime convenientes.

Al efecto, durante veinte años, á partir del 1.° de Julio de 1887, se incluirán anualmente créditos por las cantidades máximas anuales de pesetas 4.615.782 en el presupuesto de la Península, pesetas 2.359.183'40 en el de la isla de Cuba, pesetas 337.026'20 en el de Puerto-Rico y pesetas 1.133.230'67 en el de Filipinas.»

Palacio del Congreso 12 de Abril de 1887.=Angel Urzaiz.=Juan Calvo de Leon.=Antonio Vazquez. Manuel Benayas Portocarrero.=Vicente Perez.=Gil María Fabra.=Manuel Reina.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si acepta ó no la enmienda.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): La Comision tiene el sentimiento de no poder admitir la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Urzaiz tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **URZAIZ**: Me parece que despues de diez y seis sesiones que llevamos invertidas en discutir las ventajas y los inconvenientes del contrato celebrado por el Sr. Ministro de Ultramar con la Compañía Trasatlántica, bien podemos abrir un paréntesis, y dedicar siquiera media hora á discutir, no la bondad del contrato, sino la validez ó nulidad del mismo. Yo no voy, pues, á discutir si el contrato es mejor ó peor; no voy á hacer más que investigar si es válido ó nulo. Yo creo desde luego que es nulo, y por eso he presentado mi enmienda, que es una autorizacion al Gobierno para que, ya que el contrato es nulo, haga en vista de esta autorizacion, otro contrato legal y válido.

Este proyecto de ley parte del hecho del contrato celebrado por el Sr. Ministro de Ultramar con la Compañía Trasatlántica, cuyo contrato se creyó autorizado el Sr. Ministro por el Real decreto de 27 de Febrero de 1852 para celebrarlo directamente con la Compañía.

Yo creo que, sin que me haga señales de asentimiento el Sr. Ministro de Ultramar, como esto se ha repetido ya tantas veces, tanto por el Sr. Ministro como por la Comision, y hasta se ha dicho en el mismo preámbulo del proyecto de ley, debo dar por bien sentada mi afirmacion. Pues bien; ¿en qué artículo del Real decreto de 1852 se ha fundado el Sr. Ministro de Ultramar para creer que puede contratar directamente servicios como estos á que se refieren los celebrados con la Compañía Trasatlántica? Pregunto esto, porque hasta ahora no se ha dicho el texto legal en que se ha fundado el Sr. Ministro de Ultramar, porque lo único que dijo fué, equivocándose, y no me extraña, lo siguiente:

«Yo no he de hablar tampoco de que nuestros predecesores en este banco, con alto y especial criterio pusieron en la ley el siguiente artículo.»

Y á continuacion, yo esperaba el texto del articu

lo; pero el Sr. Ministro de Ultramar leyó un párrafo del preámbulo, en el que dice:

«Hay contratos en que no cabe licitacion de ninguna especie, sin riesgo para la seguridad del Estado, por no ser prudente poner los servicios públicos en manos que no prestan al Gobierno otra garantía que la pecuniaria; tales son, por ejemplo, los de la conduccion de la correspondencia pública á nuestras provincias de Ultramar, los relativos á la deuda flotante y otras operaciones del Tesoro.»

Yo esperaba que al decir esto el Sr. Ministro de Ultramar me interrumpiera diciéndome el número del artículo del Real decreto de 27 de Febrero de 1852 que lo consigna; pero no he conseguido que el Sr. Ministro de Ultramar ni los señores de la Comision lo digan. (*El Sr. García San Miguel*: Me parece que es el párrafo 6.° del art. 9.°) Yo creo que el señor García San Miguel se habrá referido al párrafo 9.° del art. 6.°, y no estará de más que antes de leerlo dé lectura al art. 1.° de este Real decreto, para ver luego las excepciones del art. 6.°

Dice el art. 1.°:

«Los contratos por cuenta del Estado para toda clase de servicios y obras públicas, se celebrarán por remate solemne y público, prévia la correspondiente subasta.

Se exceptúan de esta regla los contratos que se expresan en el art. 6.°»

Pues bien; este contrato, segun han declarado los indivíduos de la Comision cuando las necesidades del debate lo han exigido, y segun hoy ha repetido el señor Rodrigañez, no se refiere solo, ni siquiera principalmente, á la conduccion de la correspondencia pública á nuestras provincias de Ultramar, porque, Sres. Diputados, como la Trasatlántica no haya conquistado ya para España, y convertido en posesiones españolas Buenos-Aires, la Plata, la América del Norte y todos los países del globo, á donde parece que van á ir sus barcos, no comprendo que se puedan incluir los servicios á que se refiere el contrato entre las excepciones del art. 6.° del Real decreto de 1852.

Esto, con ser, á mi entender, causa bastante para declarar nulo el contrato, no me parece la razon más importante; hay otra que creo que importa, más que á la Comision, al Sr. Ministro de Ultramar, razon que, con todo el trabajo que ha de costar á S. S. el renunciar á la gloria de su obra, creo yo que debe obligarle á retirar este proyecto. La Comision y el Ministro de Ultramar, al estudiar el art. 6.° y fundarse en él para creer que no deben sujetarse los servicios á la subasta, se olvidaron de ver el último párrafo de este artículo, y en ese párrafo están consignadas las condiciones para el caso en que no se celebra la subasta. Esas condiciones son las siguientes, y llamo la atencion del Sr. Ministro de Ultramar para que vea que siendo S. S. Ministro de la Corona, no creo que puede pasar por haber omitido las condiciones que en ese párrafo se establecen. Dice así:

«Para celebrar cualquiera contrato de los mencionados en este artículo, deberá *preceder* un Real decreto de autorizacion expedido con acuerdo del Consejo de Ministros.»

Pues bien, Sr. Ministro de Ullramar, yo, en la coleccion de la *Gaceta*, no he encontrado el Real decreto de autorizacion á S. S. para celebrar en Noviembre el contrato con la Trasatlántica, y como esta omision no podemos subsanarla nosotros, porque la omision de un Real decreto solo la puede subsanar quien puede expedirlos, creo que no tiene más remedio S. S. que renunciar á ese contrato, y pedir una autorizacion ó usar de la autorizacion que le concede la enmienda para celebrar otro contrato, ó el mismo, con quien quiera y cómo quiera. La enmienda tiene además una ventaja, y es que en ella se dislindan las atribuciones del Poder legislativo y las del ejecutivo, y por ella se autoriza al Gobierno para subvencionar las líneas que considere necesarias, y se le conceden los créditos necesarios para atender á estos servicios con igual extension que en el proyecto qne se discute.

El Sr. **GAMAZO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO**: Muy pocas palabras, Sres. Diputados.

Decia el otro dia el Sr. Azcárate que desdeñaba la cuestion de las formas, porque todas estaban comprendidas dentro de la forma en que ha venido este proyecto al Congreso. A mí me parece que el Sr. Azcárate tenía razon, porque aun suponiendo que faltara ese Real decreto que el Sr. Urzaiz juzga indispensable, entiendo que desde el momento en que las Córtes confirmasen la propuesta de la Comision, y otorgaran los créditos pedidos para mientras dure el contrato, queda éste virtualmente confirmado. Todavía comprenderia una enmienda si los escrúpulos legales del Sr. Urzaiz le llevaran á tanto que dijera que cuando se habla de conceder los créditos necesarios, se debe añadir para llevar á efecto el contrato; porque hasta ahora el contrato es como un proyecto, ni más ni ménos. Por esto ha discurrido, en mi concepto, con alguna inutilidad el Sr. Urzaiz sobre los medios preparatorios de este trabajo. Cuando se ha dicho aquí, cuando el contrato dice que cualesquiera que sean las estipulaciones celebradas entre el Ministro y la Compañía, no tendrán estas eficacia hasta que las Córtes hayan hecho la oportuna concesion de crédito, es claro que todo el trabajo queda sometido á una condicion suspensiva, y que si esta condicion no se cumpliera, todo lo hecho sería inútil.

Me parece, por tanto, que no merece la enmienda del Sr. Urzaiz que yo moleste á la Cámara más que los breves momentos que la he molestado, y espero que la Cámara se servirá no tomarla en consideracion.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **URZAIZ**: Señores, yo me encuentro con una dificultad: al Sr. Gamazo se conoce que no le bastaba con un argumento y nos ha dado dos, pero el uno excluye al otro.

Una de dos, ó esto es un contrato celebrado, ó es un proyecto; yo desearia que la Comision ó el Sr. Ministro de Ultramar me dijeran si es un proyecto de contrato ó es un contrato, porque el Sr. Gamazo ha dicho las dos cosas. Si es un proyecto, cabia otra resolucion; si es un contrato, no han perdido fuerza mis argumentos con lo que ha dicho el Sr. Gamazo. ¿Es acaso que un acuerdo del Congreso deroga un Real decreto? Supongo que el Sr. Gamazo no habrá querido decir esto, porque para derogar un Real decreto hace falta otro Real decreto ó una ley. Por consiguiente, la autorizacion de S. M. al Ministro de Ultramar para celebrar el contrato era inexcusable. Es más; yo creo que aunque el Congreo pudiera hacerlo, y el Ministro de Ultramar tambien pudiera hacerlo, no lo

deberian hacer, porque realmente prescindir, no del informe del Consejo de Estado, no del informe de un Negociado ó de una Seccion, sino de pedir y obtener la vénia de S. M. para algo que la requiera, me parece que no puede hacerlo el Congreso, y un Ministro de la Corona ménos que nadie. Por esto yo agradeceria al Sr. Gamazo que me hiciera una interrupcion para saber á qué atenerme. ¿Es este un proyecto de contrato ó un contrato ya celebrado? Me extraña que sobre una cosa tan sencilla no pueda contestarme el Sr. Gamazo. ¿Es este un proyecto de contrato, ó es un contrato? (*El Sr. Gamazo*: Como S. S. quiera, porque de ninguna manera es admisible ni defendible la enmienda.) Perdone el Sr. Gamazo; ya sé yo que no solo por el número, aunque yo no dejaré que mi enmienda se someta á esa prueba, sino por otras razones, mi enmienda no prevalecerá; pero por el pronto yo me encuentro con que S. S., á pesar de su talento y de su autoridad, se resiste á pronunciar una simple palabra, cual es la de decir si este es un proyecto de contrato ó un contrato.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Perdone el señor Urzaiz si, por la necesidad de ser lacónico en la respuesta que hubiera de dar á S. S. no he empleado aquellas formas que yo debo á S. S. y á todo el mundo, y que con S. S. particularmente me complazco en emplear.

He dicho que de cualquiera manera que S. S. considerase la cuestion, la enmienda no seria aceptable, y no he dicho esto porque la Cámara la admita ó la rechace, porque cuando he hecho la interrupcion, la he hecho conforme á mi razon y no conforme al resultado que hubiera de dar la votacion de la enmienda de S. S. No podria ser admisible la enmienda del señor Urzaiz, aunque aquí existiera un contrato perfecto, puramente celebrado, sin condicion de ninguna clase, por una razon muy sencilla, porque se me figura que el requisito de la autorizacion para celebrarlo; autorizacion que, segun el decreto de 1852, sería autorizacion Real, estaria ampliamente cubierto con la forma de ley que se va á dar á la que precederá á la publicacion del contrato. Me extraña que el Sr. Urzaiz, que es hombre de principios y de convicciones liberales, estime que no equivaldrian al Real decreto autorizando al Ministro de Ultramar para contratar, el voto de los Cuerpos Colegisladores y la sancion Real. Ya sabe el Sr. Urzaiz, que es compañero en la profesion de abogado del que ahora se dirige á la Cámara, que hay un principio de derecho en virtud del cual la ratificacion equivale al mandato; de suerte, que si las Córtes, despues de preparado el proyecto y aun despues de celebrado el contrato, lo aprueban, y la Corona lo sanciona, la autorizacion no ha hecho falta. Por esto entiendo que aun cuando hubiera aquí un contrato puro y perfecto, no seria necesario el decreto de autorizacion; pero mucho ménos lo es desde el momento que no hay aquí más que un contrato sometido á una condicion suspensiva, que si no se cumple, deja el contrato ineficaz. La condicion suspensiva es ésta: que las Cámaras, que el Poder legislativo otorgue el crédito necesario para que esto tenga cumplimiento, porque si no lo otorga, esto no tiene cumplimiento, y lo dice terminantemente uno de los artículos del contrato. Vea, pues, el Sr. Urzaiz como ya se considere contrato perfecto y puro, ya se considere contrato condicional ó proyecto de contrato, de todas suertes sería en buenos principios inadmisible la enmienda de S. S., que yo le ruego retire, pidiendo perdon á la Cámara por haberla molestado.

El Sr. **AZCARATE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Urzaiz tiene la palabra.

El Sr. **URZAIZ**: Yo retiraré la enmienda, pero perdone el Sr. Gamazo que insista en mis apreciaciones. Ante todo, S. S. no ha dicho si lo sometido al Congreso es contrato ó un proyecto de contrato, y yo, con agradecerle infinito su contestacion y la molestia que se ha tomado, le hubiera agradecido aún más que me hubiera dicho una de las dos palabras y nos hubiera sacado de dudas.

El Sr. Gamazo me ha recordado un principio de derecho y yo me voy á permitir recordarle otro, y es el de que lo que es nulo en su orígen no puede prevalecer con el trascurso del tiempo. Este es el caso presente, y faltando el Real decreto de autorizacion, ni el Congreso, ni el Senado, ni nadie podrán hacer válido el contrato celebrado con la Trasatlántica.

Respecto á la extrañeza de S. S. porque una persona de ideas liberales encuentre esta clase de impedimentos en el contrato, yo le diré que nada tiene que ver esto con las ideas liberales ó reaccionarias. La cuestion es si se ha cumplido ó no el Real decreto de 1852. Del mismo modo, yo podria decir á S. S. que me extraña que una persona tan monárquica y tan ilustrada como S. S., que ha sido además Ministro de la Corona, encuentre que es una cosa, no diré baladí, pero sí de poca monta, que se haya obtenido ó no la Real autorizacion en una circunstancia en que es necesaria. Pero no lo diré, porque no quiero hacer á S. S. la clase de argumentos que S. S. me ha hecho á mí.

Oid, Sres. Diputados, lo que decia en su discurso el Sr. García San Miguel: «Porque si el Gobierno no estuviera autorizado por el decreto de contratacion de servicios públicos para poder contratar directamente éste con la Compañía Trasatlántica, claro está que el contrato adolecería de un vicio de nulidad y sería de todo punto ilegal.» De modo que lo que únicamente hay que discutir es si el Gobierno estaba ó no autorizado por ese Real decreto para celebrarlo.

Y ruego á V. S., Sr. Presidente, que dé por retirada mi enmienda.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Queda retirada.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Azcárate ha pedido la palabra para alusiones. Yo oigo siempre con gusto á S. S., pero no me he enterado bien de que S. S. haya sido aludido. Si S. S. quiere precisar la alusion...

El Sr. **AZCÁRATE**: El Sr. Presidente de la Comision ha empezado á contestar al Sr. Urzaiz, citando las palabras que yo habia pronunciado respecto de esta cuestion dias pasados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene S. S. la palabra para alusiones.

El Sr. **AZCÁRATE**: El recuerdo es perfectamente exacto, y entiendo que, aun cuando el decreto de 27 de Febrero de 1852 fuera una ley, ésta resultaria una ley de excepcion, y por consiguiente no debemos fundarnos en dicho decreto; pero deseo conste que no puede implicar esa opinion la segnnda parte de la respuesta dada por el Sr. Gamazo, que vuelve á insistir en lo expresado ya en otras ocasiones por S. S., así como por el Sr. Fernandez Villaverde, es á saber,

que el contrato está pendiente de una condicion suspensiva, que es la del crédito. Si fuera así, retirado el art. 3.°, sobraria el proyecto de ley; y con que la Comision de presupuestos incluyera la partida en el mismo, estaria concluido, y sería inútil la discusion de otras enmiendas de carácter idéntico á la del señor Urzaiz; lo cual no indica que se trate solo de un crédito incluido en este contrato, sino que este contrato, para que surta sus efectos, necesita ser ratificado por la Cámara. Y esto tiene para mí trascendencia por el sentido que cierta parte de la Cámara, la minoría conservadora, pretende dar á su voto, para que conste que se vota el contrato y cada una de sus cláusulas.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): No creo, Sres. Diputados, que este punto necesite aclaracion; hay aquí un acuerdo de la Cámara, y se está cumpliendo. Desde el momento que el Sr. Presidente, habiendo tenido la bondad de oir sobre esto á la Comision y al Gobierno que, lejos de oponerse á la discusion, han deseado que la discusion sea todo lo ámplia posible; desde el momento, digo, que el Sr. Presidente traza la forma del debate, y establece que, aun cuando el contrato no se discuta artículo por artículo, se admitirán las modificaciones propuestas como enmiendas al art. 1.°, es decir, como condiciones de la concesion del crédito, es indudable que no hay aquí cortapisa ninguna al derecho de los Sres. Diputados. Por tanto, no tengo para qué hablar de esto, porque, repito, es una cuestion resuelta por la Cámara, á propuesta del Sr. Presidente, de acuerdo con el Gobierno y con la Comision. No tengo más que decir.

El Sr. **PRESIDENTE**: El acuerdo que se propuso al Congreso y éste tuvo á bien adoptar fué el siguiente:

«El contrato se discutirá en forma de enmiendas al art. 1.° del dictámen.»

Está, pues, discutiéndose en la forma que el Congreso acordó.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. **URZAIZ**: Para leer un Real decreto de tres líneas, que creo está en contradiccion con lo que ha sostenido el Sr. Gamazo, y es éste...

El Sr. **PRESIDENTE**: He dado á S. S. la palabra...

El Sr. **URZAIZ**: Tiene solo tres líneas; de modo que ocuparé ménos tiempo que el que S. S. necesita para interrumpirme.

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya por el tiempo.

El Sr. **URZAIZ**: (*Leyendo.*)

«Se autoriza al Ministro de Ultramar para que presente á las Córtes un proyecto de ley para ratificar el contrato *celebrado con la Compañía Trasatlántica española.* Dado en Palacio á 3 de Diciembre de 1886.=María Cristina.=El Ministro de Ultramar, Balaguer.»

Era un contrato celebrado. Así lo ha afirmado S. M. la Reina Regente, bajo la responsabilidad del Sr. Ministro de Ultramar, en el Real decreto que acabo de leer. Y sin embargo, ya he demostrado que el Sr. Ministro de Ultramar no podia celebrarlo sin autorizarle préviamente para ello un Real decreto.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Dos palabras solamente, porque yo creí que habia quedado esto bien aclarado ya por el digno presidente de la Comision.

Dentro del contrato está el artículo. No tengo más que decir, y está perfectamente aclarado con esto; y desde el momento que ese contrato se está discutiendo en las Córtes, creo innecesaria toda otra observacion.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: No podemos prolongar este debate.

El Sr. **URZAIZ**: El Sr. Ministro de Ultramar me ha contestado, y yo rogaria al Sr. Presidente que me permitiera, aunque solo sea por cortesía, contestar á lo que acaba de manifestar el Sr. Ministro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Nada más que una breve respuesta, porque ahora tiene S. S. razon en cuanto á querer rectificar al Sr. Ministro de Ultramar; pero no la tuvo en leer esos tres rengloncitos del Real decreto, y porque el Presidente, por aquella consideracion de tiempo invocada por S. S. le dejó leer, ahora se suscita un debate irregular, en el cual no puede tomar ya parte ni S. S. ni nadie. Por consiguiente, termine S. S., le ruego, con esa rectificacion.

El Sr. **URZAIZ**: Doy gracias al Sr. Presidente.

El Sr. Ministro de Ultramar ha dicho que el artículo está dentro del contrato, y yo supongo que habrá querido decir que el contrato está dentro del artículo.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): El artículo en que se pacta esa condicion, está dentro del contrato.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo importante aquí, señor Urzaiz, es esto. El contrato viene aquí á ser discutido por el Congreso, y el Congreso ha acordado discutirlo y votarlo en forma de enmiendas.

Queda, pues, terminado este incidente.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La enmienda del Sr. La Serna dice así:

«Los Diputados que suscriben proponen al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 4.° del proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«Trascurridos diez años desde que empiece á regir este contrato, podrá el Estado, si lo juzga conveniente rescindirlo en todo ó en parte, así como contratar con la Compañía Trasatlántica, ó con cualquiera otra, el establecimiento de nuevas líneas de navegacion.»

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Agustin de La Serna.=Federico Laviña.=Juan Navarro Reverter.=Juan Calvo de Leon.=Alberto de Quintana.=Antonio Vazquez Queipo.=Francisco Calvo Muñoz.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no la enmienda.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision tiene el sentimiento de no poder admitir la enmienda del Sr. La Serna.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. La Serna tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **LA SERNA**: Señores Diputados, fatigada la atencion de la Cámara, agotado el asunto, y próximas á terminar las horas de Reglamento, entro á tomar parte en este debate en condiciones grandemente

desventajosas. Jamás Diputado alguno se encontró en las circunstancias dificilísimas que, por las razones apuntadas y por otras que apuntaré despues, me encuentro yo.

Desde el momento en que se presentó el proyecto de ley que se discute á la deliberacion de la Cámara, pensé y entendí que era forzosa y absolutamente necesaria la enmienda que he tenido el honor de presentar, y que, con vuestra benevolencia, y todo lo brevemente que me sea posible, voy á apoyar en este momento. Y á pesar de pensarlo así, no la presenté hasta el último momento, hasta aquel en que iba á terminar la discusion de la totalidad y entrarse en la del art. 1.°, terminacion que, como sabeis, hubiera hecho imposible que se presentara. ¿Por qué me detuve tanto? ¿Hubo vacilacion en mí? ¿Hubo dudas? ¿Cambió, varió, se debilitó en algo el convencimiento mio? No ciertamente; pero yo esperaba y deseaba que otro señor Diputado, ya, de las filas de la mayoría, ya de las de cualquiera otra agrupacion de las que están representadas en la Cámara, presentara la enmienda, porque con ello se ganaban dos cosas: por lo que respecta á la enmienda, condiciones, autoridad en el defensor, puesto que cualquiera de los Sres. Diputados habia de hacerlo mejor que yo; y por lo que á mí se refiere, ganaba yo, que en esto del respeto y de la obediencia á los preceptos de la más rigorosa disciplina puedo asegurar y puedo decir que si dejé mi carrera en los umbrales de esas puertas al penetrar por vez primera en este salon, y la dejo siempre, he traido aquí dos cosas de ella, dos condiciones que no me han abandonado ni me abandonarán jamás, ni en mi vida militar, ni en mi vida política: la disciplina y la lealtad.

Disciplinado y leal siempre, acostumbrado á la obediencia, indivíduo modesto del partido liberal, parecíame á mí algo extraño, resultábame algo violento, algo fuera de mis deseos, algo fuera de mis convicciones y de mis propósitos levantarme por vez primera, y creo poder asegurar y espero en Dios que sea la última, levantarme aquí á disentir de la opinion del Gobierno y de la de indivíduos de mi mismo partido.

Verdad es que me consolaba la idea de que á la vez disentia de individualidades de partidos y agrupaciones de los cuales disiento, no ya en cuestiones administrativas, sino tambien en cuestiones políticas.

Y habia además otra razon que me daba alientos, y es que no se presentará jamás enmienda alguna en la que el ministerialismo llegue al grado y punto á que llega en la que someto hoy á la aprobacion de la Cámara, por lo que esperaba que fuese admitida.

Y para que no se atribuya á una ilusion mia este convencimiento, bastará con leer la dicha enmienda:

«Trascurridos diez años desde que empiece á regir este contrato, podrá el Estado, si lo juzga conveniente, rescindirlo en todo ó en parte, así como contratar con la Compañía Trasatlántica ó con cualquiera otra el establecimiento de nuevas líneas de navegacion.»

De suerte que yo soy más ministerial que el Ministerio mismo; yo doy más facilidades al Gobierno presente y al Gobierno del porvenir que las que el Gobierno quiere. Y éste es posible que sea el único caso en que, ofreciendo el Parlamento facilidades al Gobierno para cumplir su compleja y difícil mision, el Gobierno diga: no, no necesito esos recursos; en vez de tener mis manos en libertad, prefiero atármelas para mi propio daño y para daño del país.

Y dicho esto, os anticipo, para vuestra completa tranquilidad, que no voy á hablar de ese aspecto técnico de la cuestion que tanto se ha tratado, que con tanta competencia se ha examinado y en el que tanto y tanto se han puesto en evidencia las galas del estilo y los caudales de ilustracion más dignos de aplauso y de elogio.

La enmienda paréceme á mí una resultante lógica del mismo debate. Unos Sres. Diputados han sostenido que con el proyecto de ley sometido á vuestra deliberacion se hiere de muerte á la marina mercante, es imposible llegar al *desideratum* de tener en un momento determinado la escuadra de reserva de la marina de guerra; y por último, que las necesidades del país exigen mayor amplitud y mayor perfeccionamiento en los servicios postales marítimos. Los señores de la Comision han sostenido, en cambio, que no se perjudica á la marina mercante; que podrá ser magnífica la escuadra de reserva, y que todas las necesidades del país están cubiertas por este contrato; que éste es, en fin, un dechado de perfecciones y un manantial de riqueza para la Patria.

Pues bien; yo digo, colocándome en el terreno más neutral: no acepto como valederas é incontrovertibles ni la opinion de los unos ni la opinion de los otros; admito que puede tener razon la una ó la otra parte; pero del debate resulta que la cosa no es tan clara, tan manifiesta y tan axiomática como los señores de la Comision pudieran presumir. Y dado esto, añado: señores, si el peligro se anuncia, si se señala, si se cree que puede existir, vamos á ponernos en condiciones de evitarlo.

Y á fin de fundamentar las razones que me han movido á presentar la enmienda que estoy sosteniendo en estos momentos, empezaré por examinar, por supuesto muy á la ligera y como de pasada, dada la hora, el primer punto, ó sea si perjudica ó favorece este contrato á la marina mercante.

He escuchado con gran atencion todos los discursos que se han pronunciado sobre este asunto, y no he podido llegar á convencerme ¡qué digo convencerme! no he podido siquiera abrigar dudas respecto al perjuicio irreparable que con este contrato se hace á la marina mercante. Porque, ¿de cuándo acá el establecimiento del monopolio pueden favorecer á los que tienen la aspiracion de traficar con aquello mismo que se monopoliza? ¿Habrá empresa marítima á quien esto favorezca? No admito más que una hipótesis: si hay algun naviero que á propósito de este contrato venda ó alquile sus barcos, ese saldrá beneficiado; pero no por ser naviero, sino por dejar de serlo.

La Trasatlántica va á tener todos nuestros servicios postales marítimos; va á tener las ventajas de la subvencion, de poder izar la bandera nacional, las que le da la circunstancia de buques-correos, y además, si se conceden algunas ventajas á la marina mercante, tambien disfrutará de ellas.

Pues si el Estado subvenciona á la Trasatlántica y si además le permite participar de las ventajas que pueda otorgar al resto de la marina mercante, la diferencia que existe entre una y otra subsistirá, y con el tiempo se irá agravando; y como yo soy poco aficionado á cosas de mar, voy á reducir esto á un ejemplo de cosas de tierra. Supongamos que hubiera dos Empresas de diligencias, que aún las hay en España,

y una, encargada de conducir el correo de un punto á otro, merced á la subvencion, pudiera hacer é hiciera los coches más grandes, con mayores comodidades y arrastrados por mejores tiros, con lo que se llevaria el pasaje en su totalidad; ¿podria decir la otra Empresa, arruinada con esto, me alegro, porque con darle la subvencion, con tener mejores coches y mejores tiros yo voy á dejar de existir? Esto me recuerda un cuento conocido de todos los Sres. Diputados: el de los soldados fumadores. Lo que aquí va á resultar es que la Trasatlántica, beneficiada por este contrato, podrá decir al resto de la marina mercante: ven á mi lado y gozarás de estos beneficios, que será lo mismo que decir, y perdonadme lo vulgar de la frase, yo fumo y tu escupes. Eso pasará. De suerte, que el Gobierno paga el tabaco, la Trasatlántica fuma y el resto de la marina mercante escupe. (*Risas.*)

Además se dice que se entrega este servicio á la Trasatlántica por haber realizado empresas patrióticas. Yo no discuto el patriotismo pasado; pero me permito hacer reservas sobre el patriotismo del porvenir. Por el pronto, es una Compañía que no tiene por cabeza de línea puertos de la misma Nacion en donde se la subvenciona; que puede salir, y sale, de puertos extranjeros, donde puede hacer provisiones y obtener con todo esto los beneficios que aquí se señalaban como beneficios que no se obtienen en los puertos españoles por la diferencia de precios que hay entre los puertos extranjeros y los nacionales, y por esto podrá favorecer á tal ó cual localidad, grande ó pequeña; pero para los demás puertos, los buques de la Trasatlántica serán como los de cualquier otra Empresa.

El Sr. Navarro Reverter nos recordaba en su notabilísimo discurso los adelantos obtenidos por la marina mercante en el trascurso de diez años, y yo decia: si los contratos anteriores, lo mismo para el servicio de las Antillas que para el de Filipinas, fueron por diez años, y vosotros quereis hacer el contrato de ahora por veinte, sea en buen hora; pero siquiera tengamos el medio de probar si en estos diez años en vez de aumentar disminuye la marina mercante, pues no basta para las necesidades de España y para su extension colonial con que la Trasatlántica prospere, ni se pueden encerrar nuestras aspiraciones en este punto en la flota, relativamente exígua, de esa Compañía. ¿No es este un punto que debe fijar la atencion de los Sres. Diputados, del Ministro de Ultramar y de la Comision?

Si creíais que la marina mercante no podia competir con las extranjeras, ahora le sucederá lo propio, y á más no podrá competir con la Trasatlántica, porque, como ya he dicho, los beneficios que otorgueis á la marina mercante no subvencionada teneis que otorgárselos asimismo á la Trasatlántica, y de aquí que no haya quien pueda entablar la competencia con ella.

Siguiendo el exámen de este aspecto de la cuestion, si creeis, como creo yo, que la marina mercante puede perderse, ¿no vale la pena, atendiendo á que son intereses sacratísimos é importantes los que van envueltos en este contrato, que el Gobierno se coloque en aptitud de poder evitar el mal?

Como quiero ser breve, más de lo que pensaba, voy al segundo punto, al de las trasformaciones que en arquitectura naval pueden realizarse en el trascurso de los veinte años que ha de durar el contrato.

A mí me asombra que en pleno siglo XIX, en medio de este vértigo de invenciones, de adelantos y de progresos, se quiera establecer un estancamiento fatal por espacio de veinte años, y me extraña tanto más, cuanto que el digno presidente de la Comision en su notabilísimo discurso nos hablaba, no ya del progreso inmenso que la marina ha alcanzado desde los tiempos de Cavour hasta ahora, sino desde el año 75 y aun desde el año 80 hasta el presente; y cuando el Sr. Gamazo reconoce que la arquitectura naval y la mecánica naval están y no pueden ménos de estar envueltas en ese terbellino de progreso, de trasformacion y de adelanto que hoy mueve y agita á la sociedad entera, ¿cómo se cierra la puerta para el porvenir, y se dice que durante veinte años la velocidad máxima será de 12'50 millas? ¿Saben, los señores Diputados de la Comision que la velocidad máxima que pueda llevar un buque no ha de variar dentro de cuatro, seis ó diez años? ¿No puede suceder que se obtengan velocidades que hoy nos parecen absurdas? Ya sé que á esas velocidades las pondrá un dique la hélice; pero ¿quién me dice que la hélice no desaparecerá mañana? ¿Quién me dice, que no el petróleo, sino algun otro producto desconocido arrancado del seno de la naturaleza por cualquier investigador afortunado, no vendrá á trasformar de una manera radical el modo de ser de la marina, y á aumentar en términos que hoy nos parcen inconcebibles la velocidad de la marcha? Pues si esto sucediera, aunque yo dé de barato, y es mucho dar, que por ahora los barcos de la Trasatlántica con las velocidades determinadas en el contrato sirven para escuadra de reserva (cosa que negó con argumentos en mi sentir incontestables é incontestados el Sr. Navarro Reverter), no á nuestra actual marina de guerra, sino á la que ha de formarse con arreglo á la ley votada por las Cámaras; si mañana la marina de guerra llegara á realizar trasformaciones que hoy nos parecen imposibles, ¿qué se haria de esos barcos si la Compañía no los ponia en condiciones de utilidad? Resultarian buenos solamente para relegarlos al rincon de oscuro y humilde puerto, donde fuere á visitarlos el viajero curioso, como ejemplares de la más rudimentaria velocidad en materia de navegacion.

Pues bien, Sres. Diputados, esa segunda condicion exige tambien que nos detengamos y reflexionemos; que no comprometamos el porvenir en una forma á la cual no tenemos derecho, y ménos que nadie mi digno amigo el Sr. Ministro de Ultramar, á quien yo deseo la inmortalidad material y la inmortalidad de la historia, pero que probablemente, muy probablemente, dentro de veinte años no será Ministro. Deje, pues, S. S. á la generacion intermedia el campo más expedito, las manos libres y condiciones fáciles y desahogadas para moverse.

El Sr. Gamazo nos decia que nosotros no podemos competir con otras Naciones respecto de la marina mercante, como respecto de otra porcion de cosas, y yo estoy conforme con S. S.; pero el Sr. Gamazo, que tan clara inteligencia tiene, y que por sus condiciones excepcionales abarca horizontes tan dilatados, ¿no tiene en su espíritu espacio para dar cabida á la esperanza de mejoramiento, de progreso y de importancia en Europa para la Nacion española? ¿Quién le asegura al Sr. Gamazo que nosotros, Potencia colonial importantísima hoy, no seremos mañana Potencia importantísima tambien en el concierto de los pueblos

europeos, y ocuparemos el puesto á que nos dan derecho nuestras tradiciones, nuestra historia, nuestro pasado? ¿Por qué imponernos ese estancamiento de veinte años? Fijad, Sres. Diputados, vuestra atencion en las trasformaciones de la Europa moderna; apenas han trascurrido veinte años desde que Alemania, vencida en Dinamarca, se alza victoriosa en Sedan; poco más de veinte años ha necesitado Italia para reunir sus fuerzas, congregar sus dispersos elementos y constituir una nacionalidad de las más poderosas de Europa. España misma, ¿no ha realizado progresos, adelantos visibles y trasformaciones importantes en un período relativamente corto? ¿Por qué, si ese progreso continúa, como yo deseo y vosotros deseais tanto como yo, y si España tiene ocasion de desarrollar su política exterior, su comercio y su industria, la habeis de obligar á contentarse con esa flota, relativamente escasa y por varios conceptos modestísima, de la Compañía Trasatlántica?

¿Y qué os pido yo, señores de la Comision? ¿Qué es lo que pido á mi querido amigo el Sr. Ministro de Ultramar? Que se nos deje siquiera acariciar una ilusion para el porvenir; que no nos cerreis la puerta á la esperanza, que es el último de los derechos que puede negarse al sér humano, y que podamos aspirar á marchar un dia al par, en armonía y al unísono por nuestros adelantos y nuestros progresos y nuestro poder de los grandes pueblos de Europa.

¿Es que nada de cuanto he dicho acontece? ¿Es que la marina mercante prospera y florece, que sería lo mismo que suponer que el sér humano se desarrolla mejor cuanto menor es el oxígeno que respira? ¿Es que por las leyes de lo absurdo la marina mercante prospera, es que se detiene este torbellino de adelanto y de progreso, es que la velocidad fijada como máxima para la navegacion es el límite á que puede llegar el esfuerzo humano; es que España se estanca y no obtiene un puesto más elevado é importante en el concierto europeo? Pues entonces, con harto sentimiento nuestro, llorándolo nosotros, la Trasatlántica navega por veinte años con sus barcos ya tristes, cariacontecidos, mústios y viejos, con lo cual va en armonía con el porvenir de esta Patria nuestra, triste, cariacontecida, mústia y acaso muerta.

Si al ménos vosotros, en el proyecto que combato, hubiérais acortado el plazo; si hubiérais ido á los quince años á que han ido todas las Potencias de Europa; si hubiérais dado este servicio á Compañías diversas, acaso yo, abrigando los mismos temores, me callara; ¡pero entregar todos los servicios marítimos navales á una sola Compañía, y entregárselos por veinte años! ¿No puede arruinarse la Compañía en determinado dia? ¿Es pingüe el negocio? Creo què sí, porque por una ligerísima indicacion que se le ha hecho, la Compañía se presta á establecer una cuarta expedicion, en lo cual parece como que tira el dinero por la ventana, y cuando se tira es porque se espera obtener grandes ganancias. ¿Es el negocio malo? ¿Se arruina la Compañía? Pues ved el conflicto con tener ella todos los servicios.

No he de haceros la ofensa de creer que vosotros, á sabiendas, habíais de hacer un contrato en donde parece que no ha sido el leon el pintor, un contrato en que todo lo beneficioso es para la Trasatlántica, y en donde la accion del Estado queda tan limitada. Y no hablaré del art. 7.°, del cual está enamorado mi dignísimo y respetable amigo el Sr. Gamazo, porque ese artículo me parece el más poético de todos los del proyecto. En él, sin embargo, encuentro uno de los argumentos de más fuerza en defensa de mi enmienda. ¿No concedeis á la Empresa la facultad de amortizar el 21 por 100 al año del capital que aporte? Pues al cabo de diez años, aunque el contrato se rescindiera, habria amortizado el 210 de ese capital. Pero no; aquí se ha hecho el contrato en condiciones tales, que no tiene el Gobierno facultad de rescindir más que en un caso, y hasta en ese solo se presenta como uno de los términos de la autorizacion.

Si la Compañía no presentase los barcos necesarios para el servicio, dice el artículo, podrá el Gobierno rescindir el contrato ó imponer á la Compañía una multa de 250.000 pesetas.

De modo que hasta en ese artículo lo de la rescision es un poco condicional. En cambio la Compañía, si despues de una guerra se encuentra en condiciones de no poder proseguir los servicios, puede rescindir el contrato. La Compañía tiene además la seguridad de que en sus líneas no podrá subvencionarse á ninguna otra Compañía. Esto ya sé yo que está en todos los contratos de las Naciones; pero hay una cosa más, y es que vosotros no le habeis dado á la Trasatlántica solo las líneas del presente, sino tambien las del porvenir. El Gobierno francés, en su contrato, respecto del servicio de las Antillas y de Méjico, dice que esta prohibicion de subvencionar nuevas líneas en los puntos servidos por la Compañía no se entenderá con las líneas nuevas que puedan establecerse en el Pacífico despues de la apertura del istmo de Panamá. Pero vosotros habeis dicho: cuando se abra el istmo de Panamá, que siga adelante la Compañía; de modo que, como decia, no subvencionais las líneas del presente, sino las del porvenir. Y la prevision de los trances es respecto de su Compañía Trasatlántica, en los servicios de las Antillas y Méjico se ve tambien en el contrato con las Mensagerías, en los servicios del Mediterráneo, del Brasil y del Rio de la Plata, puesto que se dice que la prohibicion de subvencionar líneas no se refiere á las que pueda establecer entre Francia, la Australia y la Nueva Caledonia por vía distinta de la de Suez. ¿Quién nos dice á nosotros que no podremos ó deberemos establecer nuevas líneas, aumentar nuestra flota y dotarla de condiciones mejores que las que tiene la Compañía Trasatlántica?

Pues bien, Sres. Diputados; si por todas las razones dadas es bueno prepararse y prever las contingencias del porvenir, que no las prevé el contrato, examinemos ahora brevísimamente los dos últimos aspectos de la cuestion; el uno lo indicaré tan solo; que no voy á hacerle al sentido comun la ofensa de discutirlo.

¿Conviene esta facultad que mi enmienda envuelve, al Gobierno y á la Compañía? ¿Conviene al Gobierno? Yo no quiero hacer al sentido comun la ofensa de discutir si conviene á un Gobierno que se le den facultades para poder ejercer su accion y atender á todas las necesidades que le están encomendadas, porque eso no se discute. Claro está que cuanto mayor desembarazo tenga para realizar sus fines, debe felicitarse más. ¿Cuántas veces no se levantan tristes y amargas quejas cuando la Representacion nacional no otorga á los Gobiernos facilidades, quizás no tan necesarias como éstas, medios no tan indispensables como éste, y ahora que se le otorga una facultad, un medio para

evitar circunstancias en que puede verse envuelta la prosperidad del país, ahora, sin que yo sepa por qué, mi amigo el Sr. Ministro de Ultramar me dice que no acepta esa facultad? Yo no quiero hacer una ofensa al Sr. Balaguer; pero al formular esta negativa, parece que ha cruzado por su mente el recuerdo de una frase que no diré, pero que hizo célebre á Luis XV de Francia.

Pues bien; si al Gobierno no le perjudica eso, ¿le perjudica á la Compañía, que es el segundo término de la cuestion? La Compañía debe reconocer que si la prosperidad y engrandecimiento del país, ó la ruina de la marina mercante lo imponen, el Gobierno, en cumplimiento del más rudimentario de sus deberes, tendria que rescindir el contrato. Además, si la marina alcanza, como tambien ha supuesto, condiciones de progreso, de desarrollo y de perfeccionamiento tales, que pasasen los buques de la Compañía Trasatlántica á la categoría de anticuados, claro está que el Gobierno ha de pasarse sin ellos. Y por esto me explico que la Compañía diga: «eso no me conviene,» y la razon es obvia, porque ella dirá: si yo, dentro de diez años no puedo cumplir con lo que el país exige y necesita, que me rescinda el contrato el Gobierno, y me subvencione. Pero yo pregunto: ¿cómo el digno señor presidente de la Comision que nos dijo el otro dia: hemos tenido que rescindir para organizar los servicios; cómo S. S. que ha tenido que hacer la rescision cuando se trataba de un contrato de diez años, y faltaba uno para terminar en la línea de las Antillas, y tres en la de Filipinas, cómo cuando esto se ha hecho en el trascurso de diez años, rechazais la facultad que os concede mi enmienda para hacer la rescision sin que nos veamos obligados á dar indemnizacion? Hay que meditar esto un poco, señores, porque, si nosotros fuéramos á pagar de nuestro bolsillo esa indemnizacion, santo y bueno; que cada cual puede hacer de su bolsillo lo que tenga por conveniente; pero ser generosos á costa del bolsillo ajeno, eso me parece muy censurable.

Yo no me habia propuesto, Sres. Diputados, prolongar este debate; no tenía más intencion y más deseo que llamar la atencion del Gobierno, de la Comision y de la Cámara, respecto á peligros que creo que puedan existir, aunque doy de barato que no existan hoy; respecto á peligros que acaso existan mañana; y me afirmo más en esta creencia, cuando esta tarde el Sr. Rodrigañez, Subsecretario del Ministerio de Ultramar, nos decia: ¿Qué puede ocurrir aquí? ¿Que las necesidades del servicio en lo futuro exijan la rescision del contrato? Pues entonces, como la vida nacional no puede pararse, rescindiremos el contrato. ¡Ah! ¿Con que la Comision acepta la hipótesis de que tenga que rescindirse el contrato? Pues si la acepta, ¿por qué no evitar la indemnizacion aprobando esta enmienda?

Aun cuando tenía razon el Sr. Celleruelo al iniciar este debate, diciendo que se podia hablar de este asunto muchas sesiones enteras, como ya he dicho y repito en este momento, que la Cámara está cansada; y además, las horas de Reglamento van á concluir, y por otra parte, yo no quiero quedar en el uso de la palabra para mañana, hecha ya esta série de argumentos respecto á este aspecto de la cuestion, voy á terminar dirigiendo un ruego á la Comision. Yo ya sé que no acepta la enmienda; la he defendido porque me parece de gravedad suma el asunto, y si la gravedad no se ha puesto de manifiesto, no será culpa del asunto sino deficiencia del que lo ha desarrollado; sé que la enmienda no ha de ser aceptada; no he de llevarla á la votacion, porque confieso que á mí me ha costado gran violencia el tener que ponerme enfrente de los indivíduos de la Comision; y voy, deseoso de que me concedais algo, á pediros un postrer favor que responde á conocidas ideas mias.

No me otorgais lo que solicito en mi enmienda, vaya en gracia; creeis que los peligros que preveo no existen, y que si existieran podria hacerse la rescision y pagarse lo que importe; quereis que el proyecto salga adelante; conformes, aunque yo lo deploro; pero añadir en él el art. 10 de la ley de autorizacion del Gobierno francés con la Compañía Trasatlántica. Mi peticion es que se diga: «Por razon de la subvencion acordada por el Estado, se prohibe á los Diputados, bajo pena de caducidad de su mandato, formar parte del Consejo de administracion de la Sociedad.» He dicho.

El Sr. **GAMAZO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO**: Voy á empezar por donde ha concluido el Sr. La Serna, y puedo empezar yo con tanta más tranquilidad la contestacion sobre este asunto, cuanto que con ley y sin ley es mi regla de conducta no ser nunca juez y parte en ninguna causa. (*El Sr. La Serna*: No me he referido al Sr. Gamazo.) Esté tranquilo S. S.; pero como yo tengo este sentido, no hago á nadie la ofensa de creer que tenga otro diferente, y desde que supongo en los demás la moral que yo profeso, no tengo que insistir sobre este punto. Declaro que, no siendo sospechoso en este punto, por la dignidad del Parlamento no admitiria esa enmienda. (*El Sr. La Serna*: No ha entendido S. S. mi idea.) La he entendido perfectamente, y ni siquiera me ha sorprendido, porque esa enmienda ó adicion que propone S. S. salió de los bancos de la extrema izquierda de la Cámara francesa cuando se discutia en 1883 el proyecto de autorizacion. (*El Sr. La Serna*: Eso se ha hecho aquí; se ha votado en otros casos sin que nadie se ofendiera.) Pero, en fin, créame el Sr. La Serna: eso no salvaria nada; hay que buscar en otra parte la inspiracion de la conducta de los hombres que gobiernan al país.

Vengamos á la enmienda. Muy breves palabras respecto á la primera parte del discurso del Sr. La Serna. ¿Por qué se fija en veinte años y no en diez la duracion del contrato? Porque esta es cuestion de dinero. ¿Quiere saber el Sr. La Serna de qué manera estamos persuadidos de que es cuestion de dinero la cuestion de tiempo? Pues es muy sencilla: el capital que se dedica á la industria naval, ha de amortizarse con el producto de la industria, ó queda esterilizado en el punto en que no sea amortizado; el capital que se dedica á la industria naval subvencionada, es decir, al servicio de vapores-correos, no siempre se puede aplicar al servicio de carga, porque el vapor que se hace para correo no suele servir para la carga. (Claro es, pues, que cuanto más breve sea el contrato tanto más alto tiene que ser el tanto por cierto que se destina á la amortizacion. Así, cuando Inglaterra en 1878 pidió proposiciones á los armadores para renovar los contratos de vapores correos de la India, todos hacían sus proposiciones en esta forma; á menor velocidad y mayor tiempo de duracion de contrato, menor precio; á la misma velocidad y á menor tiempo de duracion del contrato, mayor precio; á mayor veloci-

dad y á menor tiempo de contrato, triple ó cuádruple precio. Esto es indudable para los que conocen estos asuntos.

Pero con esto ha enlazado el Sr. La Serna alguna observacion relativa al art. 7.°, y ahora, aunque deprisa, he de hacer una promesa; antes de que la discusion termine, pienso exponer al Congreso en nombre de la Comision el sentido y la inteligencia que damos á todos y cada uno de los artículos dudosos y de las medidas complementarias que á nuestro entender exigen el desarrollo de este contrato. Y deseo hacerlo, por lo mismo que ni los Gobiernos son bastante estables para que puedan tener la confianza de desarrollar estos preceptos, ni la Comision puede tener en este desarrollo participacion alguna. Queremos decir, cómo entendemos que serán efectivos determinados preceptos del contrato para que este Gobierno ú otro que le suceda ocurran á esto como tengan por conveniente.

Cuando llegue este caso, yo me prometo demostrar al Sr. La Serna y al Sr. Laviña, que parece haber estudiado con los propios cristales este contrato, que el art. 7.° es una cosa completamente distinta de lo que SS. SS. se han figurado. Pero ahora adelantaré solamente una idea, y es que ni el Sr. La Serna ni el Sr. Laviña, con tener cerca de sí personas muy expertas en estas materias, y con haber hecho un estudio muy detenido sobre ellas, no se han fijado en que ese 21 por 100 á que aludian SS. SS., no es el 21 por 100 del capital, ni mucho ménos, sino que es una parte de los gastos de explotacion que en el proyecto del Sr. Beranger y en los de cualesquiera personas inteligentes representa, por lo ménos, el 33 ó el 34 por 100 del capital en explotacion. Así, por ejemplo, les parecia á estos señores una cosa enorme que se retirara todos los años el 21 por 100 del capital. Pues ¿qué les parecerá cuando les diga que el Sr. Beranger, con haberse quedado muy corto en el cálculo de los gastos, pues ya expuse el otro dia que habia suprimido algunos gastos importantísimos, calcula que con un capital de 29 millones de pesetas dedicado al servicio de las Antillas, será preciso gastar anualmente en la explotacion 10.400.000 pesetas; es decir, que al cabo de tres años habria excedido esa cantidad al importe del capital? Luego no hablen SS. SS. de que segun el art. 7.° al cabo de diez años estaria dos veces amortizado el capital, porque no hay semejante cosa. De ese 21 por 100, se destina á la amortizacion del capital un 5 por 100 en nuestro contrato, y el Sr. Beranger, con mucha lógica destinaba un 6; aquí se destina un 5 por 100 á la amortizacion del capital, porque todo lo demás está destinado al pago de los intereses, al seguro, á las reparaciones; es decir, que está destinado á gastos anuales ineludibles.

Cuando aquí se habla de los millones que al cabo de veinte años se van á dar á la Compañía, no se ha hecho una cuenta importante; es á saber, la de los millones que anualmente se gastarán en la explotacion de los distintos servicios contratados. Diez millones y medio de pesetas en el servicio de las Antillas; 7 ú 8 millones de pesetas en el servicio de Filipinas; otros 5 ó 6 en el servicio de Buenos-Aires, ¿cuántos millones sumarán en la explotacion del servicio al cabo de los veinte años? Yo afirmo á los señores que me escuchan, que segun esos cálculos no bajarán de 600 millones de pesetas los que será preciso invertir en todos los servicios. Pues si se dan por toda subvencion 170 millones de pesetas, calcule la Cámara la diferencia que hay entre lo que ha de gastarse y lo que se va á recibir. Así es como han de hacerse las cuentas.

Es que este servicio es muy caro; es que la navegacion es una operacion carísima. Pues cuando se trata de saber lo que ha de recibir la Compañía en veinte años, bueno es saber tambien lo que ha de gastar, y compararlo con lo que se habia de gastar segun el proyecto del Sr. Beranger. Dirán que se refiere á otra clase de barcos. No tengo inconveniente en reconocerlo, y admito que con los barcos del contrato los gastos queden reducidos al 50 por 100. Así y todo, yo os garantizo que aun rebajando el presupuesto de gastos del Sr. Beranger al 50 por 100, no bajarian de 360 millones de pesetas los que hubieran de gastarse en la explotacion durante veinte años; es decir, poco más ó ménos, doble de lo que ha de pagarse.

El Sr. **LA SERNA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **LA SERNA**: No voy á rectificar, Sr. Presidente, sino á hacer una aclaracion. No voy á hacer la ofensa al Sr. Gamazo de hacer la aclaracion refiriéndome á S. S.; voy á hacerla refiriéndome á la Cámara entera.

No me ha pasado por la mente jamás, y ménos en este instante, para hacer la proposicion última que hice, ofender de cerca ni de lejos á nada ni á nadie. Si esa intencion hubiera yo tenido, tendria el valor de sostenerlo, asumiendo toda la responsabilidad y aceptando todas las consecuecias. Yo he dicho lo que he dicho respecto al art. 10, porque no es un secreto para nadie que he defendido en todas ocasiones la incompatibilidad absoluta en todo lo que se relaciona con los Senadores y Diputados.

He de confesar al Sr. Gamazo y á la Cámara que cuando pensé hacer esta indicacion temí que álguien pudiera darle una intencion que al primero que ofendiera fuera á mí, porque yo estoy tan lejos de ofender á los demás como de ofenderme á mí mismo, y los que afortunadamente vivimos como S. S. y yo, y en esto puedo compararme á S. S., muy por encima de las injusticias y de las calumnias, no descendemos á ellas ni para pensar, ni para formular el pensamiento. Yo tuve, decia, esa duda, y se me dijo: no tiene nada de particular, porque cuando la creacion de cierto Banco se presentó esa proposicion sin que á nadie le extrañara, y se votó. Busqué antecedentes y ví que en efecto era exacto, y luego leí el contrato de la Compañía francesa, y dije: no sería malo que por este camino fuéramos á esa incompatibilidad que yo defiendo.

Pero ni mi propuesta es nueva en estas Córtes, porque hay una proposicion, no presentada aún y firmada por gran número de Sres. Diputados, en la cual se pide que ningun Diputado pueda ser consejero de ninguna Empresa de ferro-carriles.

¡Y eso ofende á la Cámara, y eso ofende á los señores Diputados, y eso ha dado lugar á que el señor Gamazo me haga la ofensa de decir que no le extrañaba que yo lo dijera! ¿Por qué no le extrañaba á S. S.? (*El Sr. Gamazo*: He dicho que no me ha sorprendido la novedad.) Yo debo decir: primero, que no creo que haya nadie capaz de inspirar cierta clase de sentimientos; segundo, que no soy yo materia donde esa inspiracion cabe, y tercero, que no consulto nunca á nadie, más que á mi conciencia para cumplir mi deber.

Y termino, diciendo al Sr. Gamazo y á la Cámara que no ha pasado por mi mente la idea de ofender la dignidad del Parlamento, que es mi propia dignidad, ni he de ofender, ni de cerca ni de lejos, la dignidad de ningun Sr. Diputado que, comparándola con la mia, la creo tan inmaculada como (lo diré recordando una frase del Sr. Presidente), como quepa dentro de las leyes de la humana naturaleza.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Laviña tiene la palabra.

El S. **LAVIÑA**: Dos palabras para manifestar á mi antiguo jefe y siempre respetado amigo el señor Gamazo, que el Sr. La Serna y yo no hemos podido ver con los propios cristales este asunto, porque los cristales con que mira el Sr. La Serna son mucho más potentes que los mios.

En cuanto á que hayamos podido tener inspiraciones de otras personas que de cerca ó de lejos puedan comunicárnoslas, ya el Sr. La Serna acaba de decir que solo las recibe de su conciencia. Hago mia su manifestacion, y digo que solo de mi conciencia las recibo; y tanto es así, que en esta discusion he puesto sumo cuidado en no pronunciar para nada el nombre de persona cercana á mí, que álguien pudiera, aunque sin razon fundada, creer que inspiraba mis palabras, mis ideas ó mis propósitos.

Y respecto del art. 7.°, que sigo viendo del propio modo que lo veia al venir á esta discusion, me permitiré decir al Sr. Gamazo que no relaciono yo los gastos de la Compañía Trasatlántica y los ingresos que obtenga en cifras concretas; que los relaciono en absoluto y segun los relaciona el art. 7.°; que este artículo, además de esas reservas que el Sr. Gamazo, y todos sabemos que en él se establecen, dice que por los ingresos que obtenga la Compañía se han de cubrir todos los gastos de la explotacion; todos los gastos, y que además de todos los gastos, reserva ese artículo un tanto por ciento del capital de explotacion que fatalmente, ó no fatalmente, ha de ser el 21 por 100 anual; cifra que ya no multiplico por 5 ni por 10, ni por 15, ni por 20; pero que todos sabemos lo que al cabo de cinco, de diez, de quince ó de veinte años significa. Y últimamente, que comprenderia mejor este art. 7.° del contrato, tratándose de material nuevo, ya de las condiciones que fijaba en sus informes el anterior Ministro de Marina, ya de otras cualesquiera; pero no tratándose por ahora de material de esta clase, sino del que tiene la Empresa que ha de ser concesionaria, que no es material nuevo, creo que dentro de un plazo más ó ménos corto quedará en absoluto amortizado, sobre estarlo ya sobradamente, dentro de los actuales contratos. Esta era una de las razones que no recuerdo si expuse; pero que me obligaron á impugnar este artículo, porque entendia que en él se hacía pesar sobre el contrato nuevo algo que debia estar solo dentro del contrato antiguo. Y no tengo más que decir.

El Sr. **LA SERNA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LA SERNA**: Como principalmente me importaba hacer la rectificacion que hice antes, añadí que no tenía nada que rectificar, porque mi discurso no ha sido contestado, y que retiraba la enmienda.

El Sr. **GAMAZO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO**: Nada más que para decir que en su oportunidad, discutiré el art. 7.° con el Sr. Laviña, y con quien quiera que lo entienda como su señoría.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Queda retirada la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones que á continuacion se expresan habian nombrado presidente y secretario á los siguientes señores:

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Alcañiz á Cantavieja, al Sr. Gasca y al Sr. Allende Salazar.

Autorizando la prolongacion hasta Memerea del ferro-carril de Triano, al Sr. Ibargoitia y al Sr. Sanchez Arjona (D. Luis).

Incluyendo en el plan general de carreteras una desde el puente de Mazuecos á Baeza, al Sr. Laá y al Sr. Sagasta (D. José).

Igualmente quedó enterado de que la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores sobre el proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril de Castejon á Fitero, habia nombrado presidente al Sr. Senador D. Eduardo Alonso Colmenares y secretario al señor Diputado D. Francisco Ansaldo.

Tambien quedó enterado de que la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley sobre concesion de un ferro-carril de Fitero á Tudela habia nombrado presidente al Sr. Senador D. Eduardo Alonso y Colmenares y secretario al Sr. Diputado D. Francisco Ansaldo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): ¿Acuerda el Congreso que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Alcañiz, provincia de Zamora, por fallecimiento de D. José de Reyna?»

El Congreso así lo acuerda.

Se mandó pasar á la Comision de incompatibilidades una comunicacion del Sr. Sanchez Mira participando que habia sido nombrado subdirector de remontas y cria caballar.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran los siguientes dictámenes de Comision:

Incluyendo en el plan general de carreteras las siguientes:

Una de Calasparra á Mula. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Otra desde el puente de Mazuecos á Baeza. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Variando la division de las secciones del distrito electoral de Santiago de Cuba. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Igualmente se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, dos dictámenes de Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores sobre los dos siguientes proyectos de ley:

Autorizando la construccion de un ferro-carril desde la estacion de Castejon á los baños de Fitero. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Sobre concesion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los dictámenes que se han leido, y continuacion de los asuntos pendientes. Se levanta la sesion.»

Eran las siete y cincuenta minutos.

SEIS APENDICES.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Exposicion dirigida al Sr. Ministro de Hacienda por el Consejo de gobierno del Banco Nacional de España, haciendo varias consideraciones sobre el proyecto de ley del timbre y sobre aumento de tarifas de subsidio concernientes á dicho establecimiento.

Excmo. Sr.: El Consejo de gobierno del Banco nacional de España, cumpliendo el que tiene por inexcusable deber suyo de acudir á V. E. respetuosamente haciendo diferentes observaciones acerca de los proyectos de ley sometidos al Parlamento, en los que hay medidas propuestas que le atañen muy especial y hasta singularmente, con la mayor consideracion va á exponer á V. E. cuáles sean aquellas observaciones, rogándole fije su atencion en los puntos capitales que comprenden, y son los siguientes:

Ante todo conviene hacer notar la debida parsimonia con que se ha procedido, por parte del Banco, en materia de suyo grave, trascendental y difícil, para no tratarla sino con el reposo y serenidad de ánimo que su naturaleza exige. Hacía algun tiempo que circulaban entre los partícipes de la deuda pública, los hombres de negocios y los accionistas del Establecimiento, rumores muy acentuados respecto de los gravámenes nuevos que podrian llevar consigo los presupuestos, pesando, por modos más ó ménos directos, sobre el Banco. La prensa periódica hubo de ocuparse en el mismo asunto, aventurando hipótesis de realizacion más ó ménos probable; pero el Consejo de gobierno, siguiendo con ahinco y con extremada diligencia y vivísimo interés los diversos accidentes de puntos ya entregados al juicio de la opinion pública, no quiso, sin embargo, partir de ligero y acercarse al Gobierno, discurriendo únicamente sobre soluciones posibles de un problema planteado ciertamente por entonces y por el público sin pleno conocimiento de causa.

Creia, sí, que cualesquiera que fuesen las opiniones de escuela relativas á la tributacion sobre la renta y á la contribucion de subsidio, el derecho positivo, bajo cuyo amparo estábamos y aun creemos estar, se oponia á que se introdujeran gravámenes en los rendimientos de la deuda pública garantizada por la Nacion, y habia de dificultar que se aumentase al Banco su ya no escaso pago de contribucion fijada por tarifa para sus utilidades verdadera y realmente líquidas.

Así, pues, hasta que publicados en la *Gaceta* ha podido el Consejo leer y estudiar y analizar los proyectos de ley para el impuesto que se llama del timbre y para los ingresos con que se han de cubrir las cargas públicas, no ha querido molestar, con impertinentes reclamaciones y acaso extemporáneas quejas, la superior atencion de V. E. Hoy ya es otra cosa; y como de materia de interés general y público, en la cual, más que por su propio interés y beneficio, aboga por el interés universal de todos los partícipes de los productos de la deuda del Estado, comenzará por el gravámen del 1 por 100 que el indicado proyecto de ley del timbre establece por su art. 69 para los cupones de la misma deuda interior y amortizable, á fin de subordinar al superior criterio del Gobierno de S. M., y en su caso de las Córtes, las respetuosas consideraciones que se nos ocurren respecto de un extremo tan importante de los nuevos planes rentísticos, ya públicos y de todos conocidos.

El Consejo, á este propósito, no puede ménos de traer á la memoria cómo y bajo qué condiciones, declaraciones y garantías se llevó á término la conversion de las deudas del Estado en 1881 y 1882. No puede ménos de recordar asimismo, para fijar el que estima verdadero estado legal de la cuestion, lo que se dijo en la discusion y en los debates del Senado para definir bien y precisamente los efectos, que se declararon subsistentes, de la ley de arreglo de la deuda de 21 de Julio de 1876.

Sabe muy bien V. E. que el art. 4.° de esta ley, en forma ámplia, rotunda y terminante, dice:

«El Gobierno no impondrá ningun gravámen ni

tributo á los intereses que en la presente ley se consignan, ni á los títulos que se amorticen en virtud de sus disposiciones.»

Al continuar en el Senado el dia 29 de Noviembre de 1881 la discusion del proyecto de ley sobre conversion de las deudas amortizables y saldo de la flotante del Tesoro, el Sr. Ministro de Hacienda en aquel entonces, instado por un Sr. Senador, hizo importantísimas declaraciones en el sentido de que ni de presente, ni nunca, en el tiempo que durase su vida, gravaria los valores públicos, y claro es que sus cupones ó rendimientos, con impuestos de ninguna clase. Esta misma declaracion fué ratificada y robustecida por el propio Sr. Ministro de Hacienda en la sesion del Senado de 30 de Junio de 1882, y, hecho notable, á la par que insistió en las manifestaciones formuladas con ocasion de la ley de 29 de Mayo anterior, añadió el señor Ministro:

«Ya entonces contesté que evidentemente estaban libres de impuestos, porque los tiene exceptuados el art. 4.° de la ley de arreglo de la deuda de 1876, que no ha sido derogada en esta parte, como tampoco en otras, y por lo tanto se halla vigente. La parte que puede considerarse derogada de dicha ley es únicamente la que se refiere al art. 1.°, puesto que en lugar de haberse adoptado el medio de aumentar los intereses en plazos sucesivos y graduales hasta llegar á la integridad del interés, se pactó el hacer una conversion; pero en lo demás, de que no se ocupa la ley de 29 de Mayo, continúa viva la de 1876; así es que subsiste el artículo 5.°, que determina la manera de hacer las liquidaciones á las Corporaciones civiles; el 7.°, que fija reglas de caducidad y otras disposiciones que no es preciso enumerar, y en el mismo caso está el art. 4.°, que releva del pago de impuestos á los títulos de la deuda del Estado. Es, pues, incuestionable que aquella ley, que se hizo para lo exterior como para lo interior, es aplicable á unos y á otros, y el Gobierno no ha hecho más que afirmar lo que es un hecho cierto y evidente: que están relevados por dicha ley del pago del impuesto. Y como esta manifestacion tuve tambien ocasion de hacerla al discutirse la conversion de las deudas amortizables, pues existia idéntica razon respecto á ellas, y así como entonces dije que no derogándose el artículo mencionado la exencion continuaba y no habia para qué decirlo de nuevo, lo mismo he tenido ocasion de decir en esta cuestion de la conversion de la deuda perpétua. Creo que con estas explicaciones quedará satisfecho el Sr. Marqués de Casa-Jimenez.»

En vista de estas afirmaciones tan explícitas, piensa el Consejo no hallarse en el error, al hacer la suya, de que el art. 4.° de la ley de 21 de Julio de 1876, está hoy en vigor como lo estaba antes de la conversion última de toda la deuda pública, y por consiguiente, que ni sobre los cupones de la exterior y de la interior y amortizable, mientras la ley no se derogue, es posible, legalmente hablando, la exaccion de tributo ó gravámen alguno, sea el que fuere. Tal es la consecuencia ineludible de lo que podríamos calificar de interpretacion auténtica de las leyes de conversion; tal es el efecto lógico de todas las manifestaciones del Sr. Ministro de Hacienda en 1881 y 1882; tales son los auspicios y condiciones bajo los cuales vinieron á la conversion los acreedores del Estado, confiando en que serían inmutables y que permaneceria inalterable, á no mediar su consentimiento para lo contrario, el texto del art. 4.° antes trascrito.

Ciertamente que no es necesario invocar para persona tan competente en el derecho y tan ilustrada como V. E., las consecuencias que de todas estas premisas se derivan para el Banco. Es público y notorio que resuelta y audazmente fué á la conversion de las deudas amortizables, prestando gran servicio á los intereses y al crédito de estos Reinos, garantizado por la ley de 1876, por las palabras del Sr. Ministro de Hacienda en pleno Senado, por el presupuesto legítimo é indubitable entonces y ahora, de que ningun gravámen ni tributo se impondrian por el Gobierno á los intereses de la nueva deuda interior, exterior y amortizable, ni á los títulos de esta última llamados al reembolso por sorteo. En la confianza, en el crédito que el Banco inspiraba, se apoyaron los acreedores del Estado para obtemperar á la conversion. No ha de ser vana jactancia decir que sin este concurso de circunstancias que vigorizaba la conducta del Gobierno y la del Sr. Ministro de Hacienda en el Parlamento con sus afirmaciones, la conversion, ó no se habria hecho, ó habria tenido lugar en condiciones muy desventajosas para el Estado.

Y hé aquí lo que explica por qué el Consejo de gobierno, invocando estos antecedentes, forzosamente tiene que hacer la presente manifestacion partiendo de lo que constituye á sus ojos el estado legal de la cuestion, es á saber: que se ha convenido con los acreedores del Estado, por todo linage de deudas, la integridad del pago de los intereses y amortizacion prometidos, de tal suerte, que por los títulos de la deuda amortizable existentes en la cartera del establecimiento en los que son verdaderos copartícipes de los rendimientos de la deuda pública los accionistas, el Consejo que los representa no puede callar, y tiene que unir su voz, sin desacatar la autoridad de V. E., á la de cuantos entiendan que es llegado el momento de reivindicar el cumplimiento inalterable de la ley de 21 de Julio de 1876 en su art. 4.° Por ello decia antes que no es el propio interés el que le mueve y guía, sino el interés general y público y la indispensable fijeza é inmutabilidad de los solemnes compromisos de la Nacion, solemnemente contraidos. Es de advertir, y á la privilegiada capacidad intelectual de V. E. no se oculta, que en la cláusula de derogaciones del proyecto de ley novísimo para el timbre no se incluye el referido y copiado art. 4.°; de modo que al haber de cumplirse el art. 69 del hoy proyecto aún, nos hallaríamos con una verdadera antinomia de muy aventurada y funesta discusion para el crédito del Estado.

No es de suponer que para salvar tales inconvenientes y hacer frente á tamañas dificultades y peligros se diga que el art. 4.° en que nos escudamos lo que prohibe es que sea el Gobierno quien grave los intereses, y en su caso las amortizaciones de la deuda. Harto sabe V. E. que en el caso de que se trata, y así lo refleja y lo patentiza la discusion en el Senado, la palabra Gobierno se usa tomándolo como manifestacion, representacion y personificacion del Estado. Si lo contrario se pensara ó sostuviese, el artículo 4.° constituiria una verdadera mistificacion para los acreedores del Estado. Los Gobiernos, y esto es elemental, rudimentario, en el derecho público interno constituido no pueden imponer gravámenes ni exigir contribuciones que no se hallen votados por las

Córtes y sancionados por el Rey; ¿á qué, pues, prohibirse en la ley de 21 de Julio de 1876 lo que, sin violar la Constitucion de la Monarquía, ningun Ministro puede intentar siquiera? No hay, por lo tanto, que dudar: la garantía ofrecida á los acreedores por la expresada ley es la garantía del Estado, la garantía y salvaguardia de la Nacion. Bajo esta salvaguardia, ya lo ha insinuado el Consejo, todos aquellos, ménos contadas excepciones, vinieron á la conversion; con tan solemnes promesas una y otra vez ratificadas por el respectivo Sr. Ministro de Hacienda, el Banco de España hizo frente á una suma importantísima de la misma conversion, arrastrando en su confianza á los que hoy sufririan terrible decepcion si vieran defraudada la suya con la exaccion de un gravámen por razon de timbre que jamás pudieron temer, y que creyeron, con exhuberancia de razon y fundamentos, que nunca se les habria de imponer.

El art. 69 del proyecto en cuestion exceptúa del nuevo gravámen á los tenedores de la deuda exterior y á los de la deuda de Cuba. Cuanto á ésta, por la ingeniosa separacion de Tesoros, más aparente que real en los desenvolvimientos de la práctica y del principio, ya se explica la excepcion de que se trata. No así relativamente á la deuda exterior. Ya ha demostrado el Consejo que todos los acreedores del Estado que se acogieron á la conversion vinieron á ella sin distingos ni diferencias, bajo los auspicios de todo lo vigente hoy de la ley de 21 de Julio de 1876. Fuera el que fuese el orígen de sus créditos, las diferencias quedaron borradas en aquel arreglo, y despues, lejos de surgir en 1882, á todos los acreedores sin distincion alguna y con idénticas promesas y garantías se les llamó para convertir sus créditos, ora fuesen de consolidado interior ó exterior, ora tuvieran su gérmen en deudas amortizables. Lo diverso estribaba en la perpetuidad ó en el reembolso; para toda la solvencia de gravámenes, la identidad fué perferta; no alcanza, pues, el Consejo que tiene la honra de dirigirse á V. E., la causa y legal fundamento de la excepcion que la ley en proyecto del timbre establece á modo de privilegio en favor de los tenedores de la deuda exterior. Si hay posibilidad ó necesidad de gravar los intereses de la deuda del Estado, es lógico y justo, al parecer, que á todos los que paga el Tesoro de la Península se haga extensivo el impuesto del timbre, aunque se satisfagan en el extranjero, ya que en definitiva, de lo que en realidad se trata es de un aumento de ingresos por menor abono de la cuantía de los indicados intereses. Es un descuento sobre lo que el Estado debe, es una minoracion de la entidad de sus obligaciones, y no hay razon para diferenciarlas, si ya no es que íntegramente no han de continuar todas las de tal índole bajo los efectos únicos y absolutos de la ley tenida por vigente de 21 de Julio de 1876, tantas veces citada.

Es V. E. harto conocedor de los principios fundamentales de la ciencia económica para que no tenga muy presente, como ciertamente lo tiene, que todo gravámen sobre rendimientos de una deuda pública no es más que una rebaja de los gastos de la Hacienda, sin que pueda equipararse, sean los que fueren los ejemplos que se citen en contrario, con la verdadera y genuina tributacion sobre la renta. Sin amplificar más estos razonamientos, cuyas consecuencias V. E. perfectamente sabe, el Consejo cree que en virtud de todos ellos sería peligrosa la derogacion de lo amparado y preceptuado por la ley de 1876. No nos lisonjea la halagüeña esperanza de que no sea necesario ya usar del crédito para consolidar lo que bajo el nombre de deuda flotante encubre verdaderos déficits de presupuestos anteriores; y si se prescinde del cumplimiento estricto de lo que se prometió y en rigor se convino en 1881 y 1882, ¿cómo inspirar confianza, cómo contar con aquel crédito, cómo atraer los capitales bajo ofertas de cuya realizacion habia tan poderosos motivos para recelar, si no es ya que desde luego se rechazaban, por el ejemplo de las no cumplidas? ¿Acaso el Banco podria repetir, aun queriéndolo, que sí lo querria, cuanto valiente y arrogantemente llevó á buen término en 1881? Imposible; el impuesto del 1 por 100 en razon de timbre si prevalece; el temor de que abierta la puerta para prescindir del art. 4.° que invocamos, un tal impuesto se eleve al 3, al 4 ó al 5 por 100; la natural prevencion, no nueva ni desconocida contra nuestra Hacienda y nuestros recursos, se levantarian siempre entre el Consejo de gobierno del Banco y sus accionistas y clientes, y frustraria los más decididos empeños y los más jigantescos esfuerzos para resucitar una confianza y un crédito completamente perdidos. En vano sería llamar á las puertas de todos los posibles concurrentes á nuevas operaciones, á nuevas conversiones estimulándolos con el halago de pingües intereses, de crecidos cupones con mayor pesadumbre para los ingresos futuros; á todo contestarian con lo baldío del art. 4.°, que no se puede dejar en el olvido. Hé aquí por qué órden de consideraciones, y salvo todos los respetos, el Consejo tiene que insistir en su opinion y pedir que nada se innove respecto de los intereses de la deuda en lo establecido al presente.

Y en verdad que no desconoce lo que en conclusion cabe responder á todas las precedentes reflexiones: que es necesario buscar recursos; que á los que contribuyen al levantamiento de las cargas públicas por otros modos y maneras, no se les puede exigir más; que se hallan necesitados de que se les alivie de gravámenes que no pueden soportar, para el pago de las atenciones del Estado; que éstas no pueden aminorarse; que sean las que fueren las promesas hechas, las ofertas solemnemente proclamadas y aun estipuladas, lo que resulta imposible nadie puede cumplirlo.

Como V. E. se servirá advertir, el Consejo no atenúa en lo más mínimo lo terrible de la argumentacion contraria á sus deseos; pero ni aun así puede dejar de expresarlos y de encarecer que sean atendidos.

Contenido por el respeto hácia el Gobierno, no entrará en detalles para demostrar cuáles son los medios que pueden ofrecerse á la indiscutible aptitud de V. E. para no prescindir de las promesas de 1882 y obtener en los gastos generales del presupuesto una disminucion equivalente ó superior al ingreso de que le prive el cumplimiento de aquellas. Reconoce y confiesa el Consejo que desde las alturas del Gobierno se ven y pueden decidirse estas cuestiones con horizontes que acaso el Banco no divise ó no vislumbre siquiera; pero en el hecho concreto objeto de esta solicitud, sobre el que se ha meditado y estudiado mucho, acaso no fuera difícil y mucho ménos imposible hallar una solucion eficaz que, mediante la bondad de V. E., consintiera, concurriendo á ello este establecimiento, prescindir del 1 por 100 sobre los intereses de la deuda interior y obtener en los gastos la economía equivalente antes apuntada, ya que dejamos demostrado cómo un gravámen sobre lo que se ha de pagar

no es ni más ni ménos que una reduccion de las obligaciones contraidas.

No le parece al Consejo necesario amplificar esta proposicion, pues teme que si lo hiciera traspasaria los límites en que ha querido encerrarse, con el objeto de no invadir un terreno de discusion que no le es propio, y de no crear obstáculos de ningun género á la libre y desembarazada marcha del Gobierno de S. M., cuyos propósitos, en cuanto nos es posible, aspiramos constantemente á secundar.

Tales son, en conjunto, los puntos de vista que al Banco sugiere, con relacion á los intereses de la deuda y del crédito del Estado, la lectura y el estudio del proyecto de ley del timbre recientemente publicado. Sobre ellos ha podido discurrir sin temor de que se le achaque el prurito de mantener hechos de su exclusiva utilidad, pues demostrado queda á cuántos y cuán grandes respetos y consideraciones importan y trascienden; pero no entra con el mismo desembarazo en las reflexiones concernientes al aumento de la tarifa de subsidio.

Como V. E. comprenderá perfectamente, en esta materia, tal como se hace la reforma en el proyecto de ley de presupuestos, sobre el Banco recaen exclusivamente todas sus consecuencias. En rigor, pues que se contrae á los Bancos de emision y de descuento, en la Península no hay más Banco de emision y descuento, ya que los dos actos han de concurrir para la aplicacion de la tarifa, que este Banco de España. Cabe discutir si comprende ó no al Banco Hipotecario de España, cuyas emisiones de cédulas no son ni pueden ser nunca equiparadas al billete intermediario de cambio en sustitucion de la moneda, con derecho á convertirse en ella. A los que no comprende ciertamente, es á esa multitud de establecimientos mercantiles que eludiendo el cumplimiento de la ley de creacion del Banco Nacional, por medios artificiosos y sin emitir billetes, logran una circulacion entre su clientela y el público, que además de inferir perjuicio á nuestro establecimiento de crédito, sustituye á aquellos y burla sin coercion práctica posible lo que ha dado en llamarse el monopolio de la emision. Este parece constituir el fundamento de la novedad intentada en la tarifa, novedad que, como hemos insinuado al principio, solo puede en la realidad de los hechos hacer del Banco un contribuyente privilegiado en el sentido de pagar sobre sus utilidades lo que otros no paguen.

Reconoce el Consejo que, si en vez del establecimiento en cuyo nombre molesta á V. E., se tratase de la pluralidad de Bancos de emision y descuento, sería punto ménos que imposible alcanzar que la tarifa no cambiase, como la medida no fuese general; pero V. E. lo sabe, y lo acabamos de demostrar: el Banco, que en definitiva y realmente es ménos privilegiado de lo que se le supone, no puede equipararse en ningun caso con instituciones de crédito genuina y mera y puramente privadas. El Banco de España es otra cosa: se halla conexionado, y mucho, con la Hacienda y el crédito del Estado, y sus privilegios más son privilegios de éste que monopolios ejercidos por una entidad mercantil de carácter particular. La circulacion del billete, aunque estuviese más amparada de lo que lo está; la reduccion para el interés del dinero; la facilidad de las trasferencias en las cuentas corrientes; lo gratuito para el Tesoro de muchos y considerables giros; la influencia de las operaciones de banca para mejorar los cambios con el extranjero, más que á los accionistas, á quienes favorecen, en primer término, es á la Hacienda pública y á los múltiples y variados intereses generales del país, grandemente beneficiados con el conjunto de las operaciones y funciones del Banco, y por lo mismo, quienes mediatamente resultan gravados con el aumento de la tarifa, son el Tesoro y aquellos vastos y cuantiosos intereses desarrollados grandemente en estos últimos tiempos, sobre todo en ciertas importantísimas localidades, á la sombra de la institucion por la que abogamos.

No se puede ocultar á la gran perspicacia de V. E. que el aumento de la contribucion, como constante coeficiente de una cantidad variable, puede dar este resultado: que á más elevado factor de tributo, si influye, como puede influir, en la minoracion de las utilidades, corresponda menor ingreso de contribucion, resultando á la vez que aleatorio ó contingente este producto, cualesquiera alteraciones que el Banco forzosamente tenga que hacer como consecuencia de la innovacion propuesta, en lo gratuito ó poco retribuido de sus operaciones, se reflejará de una manera segura, cierta y constante en el Tesoro público, perdiendo en la realidad lo que por aventura pudiera presumirse del aumento de la tarifa.

El Consejo, si lo proyectado se lleva á cabo, tiene ánimo resuelto de hacer frente noble, decidida y patrióticamente á todas esas contrariedades; pero no puede responder de dominarlas. El éxito no está en su mano; lo está, sí, rogar por el *statu quo*, y á su alcance, si lo consiguiera, trabajar siempre con igual ahinco por que no divorciándose nunca del público interés y de los intereses de la Hacienda los intereses del Banco y de sus accionistas, continúe sin alteracion la mejor armonía y concordia entre todos, y juntos cooperen, por cuantos medios lícitos sean imaginables á la riqueza y engrandecimiento de la Patria y al desenvolvimiento y firmeza del crédito del Estado.

Con este fin, franca y lealmente razonado, el Consejo de gobierno del Banco de España á V. E.

Suplica, que, por el modo que mejor se compadezca con los respetos debidos á la autoridad del Gobierno de S. M., acceda y contribuya:

Primero: á que no se modifique lo preceptuado en el art. 4.° de la ley de 21 de Julio de 1876, aunque sea necesario estudiar otras combinaciones ó acudir á otras reformas de servicios para lograr, por la disminucion de los gastos públicos, lo que se esperaba obtener del aumento en el impuesto del timbre.

Segundo: que por lo exclusivo en perjuicio del Banco, con daño probable de la Hacienda y de los intereses generales y públicos, de la alteracion en la tarifa del subsidio, se prescinda de ella mediante la confianza y casi seguridad de que no quebrantándose las utilidades probables con la actual legislacion, de las operaciones del establecimiento, éstas han de ofrecer al Tesoro mayores ingresos por aquel concepto que con el aumento en proyecto.

Es gracia que el Consejo impetra de la justificacion y sabiduría de V. E., cuya vida guarde Dios muchos años.

Madrid 21 de Marzo de 1887.=Por acuerdo del Consejo de gobierno del Banco de España, el gobernador, Salvador de Albacete.=Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula, ha examinado este asunto con la mayor detencion, y tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden desde Calasparra (Múrcia) á Mula, y un ramal que partiendo del primero de dichos pueblos vaya á empalmar con la de Cieza á Mula, ya en construccion.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 15 de Abril de 1887.=Antonio Cánovas del Castillo, presidente.=Luis de Landecho.=José Jesús Pedreño.=Manuel Gomez Marin.=Antonio Onofre Alcocer.=El Conde de Sallent, secretario.

APÉNDICE TERCERO AL NÚM. 68.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de puente de Mazuecos á Baeza.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Mazuecos á Baeza ha examinado este asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo del puente de Mazuecos, en la de Albánchez á Ubeda, termine en Baeza.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 15 de Abril de 1887.=Roman Laá, presidente.=Antonio Botija y Fajardo.=Gustavo Morales.=Juan de Dios San Juan.=El Conde de Niebla.=Francisco Ruiz Villegas.=José Sagasta, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral, para Diputados á Córtes de Santiago de Cuba.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley autorizando el aumento de secciones del distrito electoral de Santiago de Cuba, para Diputados á Córtes, ha examinado con detenimiento el asunto; y conforme en un todo con el autor de la proposicion, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. La circunscripcion electoral de la provincia de Santiago de Cuba, para Diputados á Córtes, comprenderá las siguientes secciones:

1.ª Santo Tomás. } Santiago de Cuba.
2.ª Catedral..... } Santiago de Cuba.
3.ª Guantánamo.
4.ª Manzanillo.
5.ª Bayamo.
6.ª Holguin.
7.ª Gibara.
8.ª Mayarí.
9.ª Banacoa.
10.ª Sagua de Tánamo.
11.ª Jiguaní.
12.ª Las Tunas.
13.ª Puerto Padre.

Palacio del Congreso 15 de Abril de 1887.=Manuel Crespo Quintana, presidente.=Miguel Villanueva.=Juan Alvarado.=José Sanz.=Manuel Alcalá del Olmo.=Francisco Agustin Silvela.=Fermin Calbeton, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta referente al proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de la estacion de Castejon, termine en las inmediaciones de los baños de Fitero.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de la estacion de Castejon termine en las inmediaciones de los baños de Fitero, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á D. Donato Gomez y Trevijano, vecino de Madrid, la construccion de un ferro-carril económico que partiendo de la estacion de Castejon, con empalme en la línea de Zaragoza á Alsásua, termine en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considerará de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden y puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo que el Sr. Gomez Trevijano tiene presentado y al que se forme para el trayecto adicional que se fija en el art. 1.°, y las obras se ejecutarán con arreglo al mismo si fuese aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, atendiéndose en todo caso para la construccion y explotacion á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la ejecucion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion se hará por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.

Palacio del Senado 15 de Abril de 1887.=Eduardo Alonso y Colmenares, presidente.=J. Jimenez Cuenca. Joaquin Miravete.=Cayo Escudero y Marichalar.= Amós Salvador.=El Marqués del Romeral.=El Marqués de San Miguel de Aguayo.=El Marqués de Mondéjar.=Vicente Hernandez de la Rúa.=A. Conde de Heredia-Spínola.=Francisco Ansaldo, secretario,

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta referente al proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á los señores D. Dionisio Conde y D. Luis Zapata y Perez de la Borda, vecinos de Tudela de Navarra, la construccion y explotacion de un ferro-carril económico que partiendo de esta ciudad, en la que empalmará con la línea general de Zaragoza á Pamplona, ó del punto que se considere más conveniente, en la de Tudela á Tarazona, pase por Murchante, Corella, Cintruénigo y Fitero, terminando en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considera de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden ó puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo ejecutado por el Sr. Zapata y al que se forme para la adicion de Fitero al límite de la provincia designado en el art. 1.°, llevándose á efecto las obras con arreglo á dicho proyecto y al adicional si fuere aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, ateniéndose en todo caso para la construccion y explotacion á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la construccion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion será por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.

Art. 6.° Si la construccion del ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra se hallase más adelantada que la de la línea de Tudela, al llegar á uno de los pueblos de confluencia, el término de dicha línea podrá hacerse empalmando con aquel en jurisdiccion de Corella ó de Cintruénigo.

Art. 7.° Si el ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra no se construyera, los concesionarios de la línea de Tudela á dicho límite quedan obligados á ejecutar un ramal de empalme de Corella á Castejon.

Palacio del Senado 15 de Abril de 1887.=Eduardo Alonso y Colmenares, presidente.=Cayo Escudero y Marichalar.=El Marqués de San Miguel de Aguayo.=Amós Salvador.=J. Jimenez Cuenca.=Joaquin Miravete.=A. Conde de Heredia-Spínola.=Vicente Hernandez de la Rúa.=El Marqués de Mondéjar.=Francisco Ansaldo, secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL SÁBADO 16 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Dáse cuenta y quedan sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados: primero, los datos relativos al Ayuntamiento de Madrid, pedidos por el Sr. Fernandez Villaverde; segundo, el expediente relativo al Hospital del Niño Jesús de esta corte, reclamado por el Sr. Alvarado; tercero, los datos referentes al presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, pedidos por el Sr. Laá, y cuarto, los datos relativos á la excepcion de los bienes pertenecientes al Hospital de Santa Cruz de Barcelona, reclamados por el Sr. Quintana.=Pasa á la Comision respectiva una exposicion del Ayuntamiento de Logroño solicitando que se modifique el artículo 117 de la ley provincial.=Se da lectura de una proposicion de ley sustituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles, concedida al ferro-carril del Campamento de Málaga, por otra en metálico.=Apoyada por el Sr. Diaz Moreu, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=El Sr. Fernandez de Castro ruega al Sr. Ministro de Ultramar se sirva remitir á la Cámara los siguientes documentos: una nota de todos los reparos deducidos por el Tribunal de Cuentas de la isla de Cuba en los tres últimos años; una relacion de los expedientes incoados y que están en curso por desfalcos é irregularidades en las oficinas de Hacienda de dicha isla, con expresion de la fecha en que se formaron y del estado en que se encuentran; una relacion de los fraudes descubiertos en las aduanas de la isla, y de los expedientes formados á consecuencia de denuncias y de investigaciones referentes á dichos centros en los tres últimos años; una nota de la cantidad á que ascienden los fraudes descubiertos y comprobados en el famoso expediente de la Junta de la deuda, con expresion del estado en que se encuentra la causa, y despues pregunta al Sr. Ministro de Ultramar si es exacto que el señor gobernador general de la isla de Cuba y el señor intendente general de Hacienda han presentado la dimision de sus altos cargos.=Contestacion del Sr. Ministro de Ultramar.=Rectifican ambos señores.=Se acuerda comunicar al señor Ministro de Hacienda el ruego del Sr. Cárdenas para que se sirva remitir al Congreso el expediente sobre deslinde y amillaramiento de unos terrenos en Adra, provincia de Almería.=Pasan á la Comision de actas varios documentos, presentados por el Sr. Groizard, relativos á la eleccion de un Diputado á Córtes verificada en el distrito de Don Benito.=Se acuerda comunicar al Sr. Ministro de Gracia y Justicia el ruego del Sr. Cañellas para que fije su atencion en lo que pasa en el Juzgado de Vendrell, donde el juez de primera instancia se ve en la necesidad ó de desobedecer al gobernador civil de la provincia, ó de anticipar su juicio en cierta causa que se sigue á un diputado provincial de dicha provincia.=Tambien se acuerda comunicar al Sr. Ministro de la Guerra los ruegos del Sr. Sanchez Campomanes para que, al ocuparse de la organizacion del ejército, tenga en cuenta la situacion anómala en que se encuentran los profesores de equitacion, los veterinarios y el clero castrense; asimismo la situacion en que se encuentran los tenientes coroneles y capitanes de las remontas de caballería; los coroneles de infantería que mandan zonas militares; los alféreces que llevan más de diez años de servicio y no han sido ascendidos, y por último, la situacion de los sargentos que han sido separados del ejército.=Se

acuerda comunicar á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia el ruego del señor Marqués de Mochales para que fijen su atencion en cuanto ha pasado en Vigo respecto de la rectificacion de las listas electorales, y se convencerán de que carecen de fundamento las aseveraciones que se han hecho.=El Sr. Alvarez Mariño ruega al Sr. Presidente del Consejo de Ministros se sirva remitir al Congreso una nota exacta de lo que se adeuda por razon de material en el departamento de su cargo, y al Sr. Ministro de Estado que tenga á bien traer á la Cámara una nota comprensiva de lo que se adeuda por obras hechas en la iglesia de San Francisco el Grande.=Contestacion del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Orden del dia: se leen y aprueban sin discusion los siguientes dictámenes de Comision: estableciendo una estacion telegráfica en Ezcaray; autorizando la construccion de un ferro-carril de Fitero á Tudela; incluyendo en el plan de carreteras una desde el puente de Mazuecos á Baeza; incluyendo asimismo en el plan de carreteras una desde Calasparra á Mula; variando la division de secciones del distrito electoral de Santiago de Cuba.=Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen relativo á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Se lee una adicion del Sr. Villalba Hervás al art. 5.°=La Comision, sin admitir la adicion, acepta la esencia de la misma.=El Sr. Dominguez Alfonso apoya la adicion, y ruega al Sr. Ministro de Ultramar se sirva manifestar si está conforme con lo expuesto por la Comision.=Contestacion afirmativa del Sr. Ministro.=El Sr. Dominguez retira la adicion.=Se lee una enmienda del Sr. Conde de Torrepando al art. 1.° del contrato.=La Comision no la admite.=Discurso de su autor en apoyo.=Del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=El Sr. Conde de Torrepando retira la enmienda.=Se lee otra del Sr. Lastres al mismo artículo.=La Comision acepta únicamente la esencia de la enmienda.=Discurso del Sr. Lastres.=Del Sr. García San Miguel.=Rectificacion del Sr. Lastres, y retira la enmienda.=Se lee la del Sr. Pedregal relativa al art. 4.°, párrafo último del proyecto de contrato, estableciendo que la duracion de éste será de diez años.=La Comision no admite la enmienda.=Discurso de su autor en apoyo.=Contestacion del Sr. Gamazo.=Rectifican dichos señores.=No se toma en consideracion la enmienda en votacion nominal por 182 Sres. Diputados contra 14.=Se lee una adicion del Sr. Sanz al art. 1.° del proyecto.=La Comision no la admite.=El Sr. Sanz explica las razones que le movieron á presentarla; pero que satisfecho con lo manifestado por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, la retira.=Queda retirada.=Se lee otra adicion del Sr. Vincenti al art. 4.°=El Sr. Marqués de Teverga, á nombre de la Comision, dice que dicha adicion está contenida en los artículos del contrato, y por lo tanto que cree innecesaria su admision.=No convencido el Sr. Vincenti, la apoya.=Contestacion del Sr. Marqués de Teverga.=Rectifica el Sr. Vincenti, y la retira.=Queda retirada dicha adicion.=Aclaraciones del Sr. Ministro de Ultramar sobre la misma.=Rectificacion del Sr. Vincenti.=Se lee una adicion del Sr. Pedregal al artículo 77 del contrato.=La Comision la admite, y su autor da las gracias.=El Sr. Presidente anuncia que esta adicion constituirá un nuevo artículo del contrato, que será el 78.=Se lee una adicion del Sr. Navarro Reverter al art. 1.° del proyecto.=El Sr. Gamazo, á nombre de la Comision, declara los términos en que, de acuerdo con el Sr. Ministro de Ultramar, puede admitirla.=El Sr. Navarro Reverter da las gracias.=Discurso del Sr. Ministro de Ultramar.=Rectificaciones de los Sres. Navarro Reverter y Ministro de Ultramar.=Se acepta la adicion, modificada en los términos expresados por la Comision.=Se lee la enmienda del Sr. Montoro al art. 44.=Explicaciones del Sr. Gamazo como de la Comision, admitiéndola en los términos expresados por la misma.=El Sr. Montoro da las gracias, y queda retirada.=Se suspende esta discusion.=Queda el Congreso enterado de haberse constituido las Comisiones sobre el suplicatorio del juez del distrito del Hospicio pidiendo autorizacion para procesar al Sr. Diputado D. Fernando Romero Gilsanz; sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera, y sobre la mixta incluyendo en el plan general de carreteras la de Ubeda (Jaen) á Villamanrique (Ciudad-Real).=Queda sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, una comunicacion del Sr. Ministro de Hacienda incluyendo el estado de los débitos que por el impuesto de cédulas personales tienen las provincias por ejercicios cerrados desde 1874-75 á 1885-86, reclamados por el Sr. Diputado D. Agustin de la Serna.=Quedan asimismo sobre la mesa, anunciando se imprimirán, repartirán y señalará dia para su discusion, los dictámenes sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de la estacion de Villada á Terradillos, de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos, y la de prolongacion de la carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander, así como el de la Comision de actas sobre la eleccion parcial del distrito de Liria y admision del Sr. D. Manuel Danvila y Collado.=Orden del dia para el lunes: los dictámenes que se han leido y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete y veinticinco minutos.

Se abrió á las tres, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se acordó quedasen sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados los documentos á que se refieren las cuatro comunicaciones siguientes:

«Ministerio de la Gobernacion.—Excmo. Señor: Tengo el honor de remitir á V. E. los datos que por la Alcaldía presidencia del Excmo. Ayuntamiento de esta corte, á peticion de este Ministerio, y en debida respuesta á lo solicitado en la Cámara de su dignísima presidencia por el Sr. Diputado D. Raimundo Fernandez Villaverde, han sido remitidos á esta superioridad en fecha 11 del mes corriente. Para el más exacto conocimiento del asunto, acompaño á V. EE. con esta órden el informe íntegro emitido por dicha Alcaldía-presidencia, con cuantas observaciones expone sobre el asunto.

De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos procedentes.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 13 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Excelentísimo Sr. Presidente del Congreso de Sres. Diputados.

Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. el expediente relativo al Hospital del Niño Jesús de esta corte, el cual fué pedido por el Sr. Diputado D. Juan Alvarado en la sesion del dia 28 de Marzo último.

De Real órden lo remito á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 16 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.

Ministerio de la Gobernacion.—Excmo. Señor: Tengo el honor de remitir á V. E. los datos pedidos en la Cámara de su dignísima presidencia por el señor Diputado D. Roman de Laá en la sesion de 12 de Febrero último pasado, á propósito de la remision á ese alto Cuerpo de varios documentos relativos á los presupuestos del Excmo. Ayuntamiento de esta capital. Constituyen estos documentos los siguientes:

1.° Una liquidacion del presupuesto del Ayuntamiento de Madrid de 1885-86, relativa á los nueve primeros meses del ejercicio de aquel presupuesto, y otra de los tres últimos, ó sea de Abril, Mayo, Junio y seis meses de ampliacion.

2.° Un estado de las cantidades que abonó el Ayuntamiento en 1884 para dar trabajo á un crecidísimo número de obreros.

Y 3.° Un estado de lo que debe el Ayuntamiento por expropiaciones de la vía pública en el ensanche de Madrid.

Al evacuar los informes pedidos al alcalde-presidente del Excmo. Ayuntamiento de Madrid, hace presente en el oficio de remision que en el último estado (tercero de los relacionados) la nota primera comprende las obligaciones de pagos acordadas por la Corporacion municipal y cuyas escrituras han sido otorgadas, y la segunda los expedientes incoados para pago de expropiaciones de terrenos medidos y valorados y pendientes de acuerdo, y que son de agregar á las cantidades que ambas notas acusan, el valor de todos los terrenos cuyo abono no está todavía solicitado y que debe importar una respetable cifra, puesto que de los 60 millones de piés, que segun el anteproyecto de ensanche se necesitan para las calles trazadas en el mismo, apenas se lleva adquirida una cuarta parte.

De Real órden lo remito á V. E. á los efectos consiguientes.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 15 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Excelentísimo Sr. Presidente del Congreso de Sres. Diputados.

Ministerio de Hacienda.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. el expediente y cuantos datos existen relativos á la excepcion de los bienes del Hospital de Santa Cruz de Barcelona que motivaron la Real órden de 16 de Abril de 1877 resolviendo la competencia entablada entre los Ministerios de Gobernacion y Hacienda, cuyos antecedentes reclamó el Sr. Diputado D. Alberto de Quintana en la sesion celebrada el dia 31 de Marzo último, no pudiendo remitir el expediente de clasificacion á que alude la última parte de su comunicacion del dia 1.° del corriente mes, por suponer ha de hallarse en el Ministerio de la Gobernacion, á quien compete la resolucion de esta clase de asuntos.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 16 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se mandó pasar á la Comision correspondiente una instancia del Ayuntamiento de Logroño pidiendo se modifique el art. 117 de la nueva ley provincial para que el reparto se gire entre los pueblos de la provincia tan solo en proporcion de lo que por contribuciones directas pague cada uno al Tesoro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Diaz Moreu, sustituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles, concedida al ferro-carril del Campamento á Málaga, por otra en metálico (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 59, sesion de 31 de Marzo*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Diaz Moreu tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **DIAZ MOREU**: Señores Diputados, muy pocas palabras en apoyo de la proposicion que acaba de leerse voy á pronunciar, porque el asunto á que se refiere, si es importante en el fondo, no ha menester de largas consideraciones, para que el Congreso se penetre de las razones que aconsejan su toma en consideracion.

La primera obligacion de un Estado es atender al desarrollo de la riqueza pública, á fin de que el crecimiento de las rentas pueda subvenir con desahogo al mayor gravámen que á las Naciones diariamente imponen los nuevos servicios que trae consigo el aumento de civilizacion. Pero si grande es el deber que en este concepto tienen los que gobiernan los pueblos, no es menor el que sobre ellos pesa de atender con prevision á cuanto pueda ayudar á la defensa del país que se encomienda á su cuidado; que de nada sirve aumentar los elementos de vida de una Nacion, si ésta por desidia queda expuesta á los ataques de los extraños.

Conviene, por tanto, llegar en el plazo más breve á la construccion de un ferro-carril tan importante como el de El Campamento, cerca de Gibraltar, á Málaga, que ha de desarrollar la valiosa agricultura y la potente produccion minera de una comarca, que antes de la expulsion de los moriscos era la más rica de España, y que falta ahora hasta de carreteras, solo puede irse reponiendo muy lentamente del golpe fatal que ha tantos años le privó de la mayor parte de su poblacion, dejando yermos sus antes fértiles campos.

Las Córtes, en 1873, decretaron la construccion de esta vía férrea, y queriendo impulsarla con cele-

ridad, mandaron se le diese un anticipo de 60.000 pesetas kilométricas, adjudicándola en concurso al que presentase mejor estudio, y fué favorecido uno de los dos licitadores que tomaron parte.

Pero la ley de arreglo de la deuda paralizó la construccion de este ferro-carril por las razones que someramente se exponen en el preámbulo de la proposicion de ley que tengo la honra de apoyar.

Bien hubiera querido esta proposicion no ceñirse á las 28.800 pesetas kilométricas que fija para un ferro-carril que está dentro de todas las condiciones de legalidad, y comprendido en el plan general de ferro-carriles, con tanto más motivo, cuanto que á otros muchos, ni tan necesarios, ni tan útiles, ni en tan buenas condiciones, se les ha auxiliado con 60.000 pesetas kilométricas de subvencion; pero hubo que atender á indicaciones del Sr. Ministro de Fomento.

Votada esta ley, el concesionario lo tiene todo dispuesto para emprender las obras con actividad, y el camino será pronto un hecho; sin esta ley nada puede hacer, porque, desconociendo el importe del auxilio del Gobierno, ignora el capital que ha de fijar como base de la Sociedad constructora.

Terminaré diciendo que la pronta construccion de este camino interesa á la defensa del Estado, á su prestigio en Africa y al desarrollo de la riqueza pública, porque aumentará la parte cultivada de un país que cuenta con terrenos feracísimos más de dos tercios incultos, abundantes corrientes de agua que podrán utilizarse, y con un clima que con afan buscan los extranjeros, y porque llamará hácia estos abandonados terrenos á los emigrantes de Valencia y Alicante que hoy pasan á la Argelia con notable perjuicio de nuestra poblacion.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Fernandez de Castro tiene la palabra.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: He pedido la palabra, con objeto de dirigir un ruego al Sr. Ministro de Ultramar; el de que se sirva remitir á esta Cámara todo lo antes que le sea posible, los siguientes documentos:

Una nota de todos los reparos deducidos por el Tribunal de Cuentas de la isla de Cuba en los tres últimos años.

Una relacion de los expedientes incoados y que están en curso por desfalcos é irregularidades en las oficinas de Hacienda de aquella Isla, con expresion de la fecha en que se formaron y del estado en que se encuentran.

Una relacion de los fraudes descubiertos en las aduanas de la Isla y de los expedientes formados á consecuencia de denuncias y de investigaciones referentes á dichos centros en los tres últimos años.

Una nota de la cantidad á que ascienden los fraudes descubiertos y comprobados en el ya famoso expediente de la Junta de la Deuda, con expresion del estado en que se encuentra la causa.

Ruego al Sr. Ministro de Ultramar que, lo antes que le sea posible, envíe estos datos, porque con ellos á la vista, y con otros que particularmente me he proporcionado, pienso explanar una interpelacion, que desde luego anuncio á S. S., sobre el lamentable estado de la Administracion en la isla de Cuba, acto que realizaré con toda la energía que el caso requiere para prestar un servicio á mi país, que ya no puede soportar aquel desconcierto, y para prestar un servicio tambien al Gobierno y á la Nacion, interesados más que nadie en ordenar y moralizar la administracion de aquellas provincias; porque si esto no se hace pronto, en vano pretenderemos conservar la autoridad de la Metrópoli en aquella colonia y aumentar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Su señoría se referirá, con error ó con acierto, á la autoridad moral; que en cuanto á la autoridad legal, España tiene medios para conservarla eternamente.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Me refiero, Sr. Presidente, á esa influencia moral de la Metrópoli en las colonias, que se determina principalmente por el amor y por el respeto á todas las manifestaciones de la soberanía nacional.

El Sr. **PRESIDENTE**: Perfectamente.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Ya que estoy en el uso de la palabra, me voy á permitir hacer una pregunta al Sr. Ministro de Ultramar. Deseo saber si es exacto que el señor gobernador general de la isla de Cuba y el señor intendente general de Hacienda han presentado la dimision de sus altos cargos, y si, como de público se asegura, se relaciona esa determinacion con el malestar económico y administrativo que allí se experimenta, y al cual no han podido sobreponerse esos funcionarios, á pesar de sus esfuerzos: como que el mal es resultado del sistema infecundo y, á mi juicio, desacertado á que está sujeta todavía aquella colonia.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Empiezo por decir á S. S., siguiendo el órden de las observaciones que se ha servido dirigirme, que estoy dispuesto á traer á la Cámara todos aquellos documentos que S. S. ha pedido y yo pueda traer. Cuando se publique el *Diario de las Sesiones* yo me enteraré detenidamente de los documentos que S. S. ha pedido; y como estos documentos estén en el Ministerio de Ultramar, no tardarán ni cuarenta y ocho horas en estar en la Cámara á disposicion de S. S. y de todos los Sres. Diputados; si no están, yo los pediré, exceptuando algunos que me ha parecido, no estoy seguro de ello, que pedia S. S. y que se relacionan ya con el órden judicial, con causas que pueden estar en sumario, ó con causas que pueden seguirse; y estos, ni puedo yo traerlos, ni S. S. debe pedirlos. Exceptuando, pues, éstos, todos los demás documentos á que S. S. se ha referido, los traeré á la Cámara.

Acepto desde este momento, ahora mismo si S. S. quiere, la interpelacion que desea dirigirme. El Ministro de Ultramar está dispuesto á contestarla en el acto; pero supongo, por lo que he oido á S. S., que S. S. se reserva el hacer esta interpelacion, cuando, en uso de su derecho, lo tenga por conveniente. Yo esperaré á que examine esos documentos, y puede pedir además los que quiera, porque estoy deseoso de traer aquí todos los que S. S. pida. Puesto que el señor Fernandez de Castro ha hablado de energías, con

las mismas energías que pueda tener S. S. contestará el Ministro de Ultramar, sosteniendo algo de lo cual me parecia que dudaba el Sr. Fernandez de Castro al anunciar la interpelacion.

No quiero ahondar en este terreno, porque S. S. tampoco ha ahondado; tan solo he de contestar á su afirmacion, relativa al órden moral, con una negacion absoluta y completa.

Como el Sr. Presidente de la Cámara ha interrumpido á S. S. respecto de algunas palabras que pudieran haber parecido dudosas, no he de decir sobre esto más que lo que el Sr. Presidente de la Cámara ha dicho, y S. S. ha reconocido.

Repito que estoy dispuesto á contestar á la interpelacion, y como tengo el convencimiento de que S. S. está en un gravísimo error, trataré de aclarar esto cuando S. S. se sirva exponer las razones que tenga en pró de lo que sostiene.

Tambien me ha preguntado el Sr. Fernandez de Castro si es cierto que han presentado su dimision el gobernador general y el intendente de la isla de Cuba.

No es cierto. El intendente general de la isla de Cuba no ha presentado su dimision, ni me ha hecho observaciones de ninguna clase que puedan dar lugar á los rumores á que S. S. se refiere; todo lo contrario.

En cuanto al gobernador general, yo, que obro de buena fe y con franqueza, no puedo ménos de decir que hace algun tiempo hubo una indicacion de que podia dimitir su cargo, no por las causas á que S. S. se ha referido, sino por otras distintas; pero el señor gobernador general de la isla de Cuba continúa con la autoridad, el apoyo y la confianza del Gobierno al frente de aquella Antilla.

Esto es lo que puedo contestar á las observaciones de S. S.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Tengo que dar las gracias al Sr. Ministro de Ultramar, y desde luego se las doy muy expresivas por la atencion con que ha acogido mi ruego, respecto del cual solo he de añadir una cosa y es, que S. S. puede traer sin ningun género de inconveniente á esta Cámara los documentos que he pedido, porque se refieren á expedientes administrativos, y comprenden pequeñas relaciones sobre el estado de las causas que se hayan formado á consecuencia de esos expedientes.

Por lo que hace á la interpelacion que he anunciado al Sr. Ministro de Ultramar, me veo obligado á decirle que no me reservo el derecho de explanarla, sino que desde luego la anuncio para explanarla cuando estén aquí todos los documentos que me he permitido pedir á S. S., y en cuanto lleguen dispuesto estaré para explanarla el dia que S. S. señale.

Ahora, para concluir, he de indicar al Sr. Ministro de Ultramar que mi pregunta respecto de las dimisiones de los señores gobernador general é intendente general de la isla de Cuba, no tiene otra intencion que la que se desprende de las palabras que antes pronuncié; de público se ha dicho, en los periódicos se han anunciado las dimisiones, y yo queria saber si eso que se ha dicho de público y han publicado los periódicos era ó no exacto, y en caso de que lo fuera si se relacionaba la determinacion de los citados funcionarios con el malestar económico que experimenta la isla de Cuba.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pues ya sabe S. S., de público tambien, que no existen tales dimisiones, y que las únicas indicaciones que se habian hecho no se referian á eso.

Por lo tocante á la interpelacion, solo una cosa tengo que decir á S. S. Yo quiero lo que S. S. quiera; S. S. dice que está dispuesto á explanarla el dia que yo le indique; yo le agradezco muy de veras esa atencion que tiene conmigo... (*El Sr. Fernandez de Castro*: Es la práctica parlamentaria.) Pero yo le agradezco que guarde conmigo esa práctica parlamentaria, y repito que en esa cuestion no tengo voluntad; el dia que S. S. quiera, despues que haya visto los documentos, me pondré á sus órdenes para contestar la interpelacion que tenga á bien explanar.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Cárdenas tiene la palabra.

El Sr. **CARDENAS**: Ruego á la Mesa se sirva trasmitir, en la forma acostumbrada, al Sr. Ministro de Hacienda mi deseo de que, si en ello no tiene inconveniente, traiga al Congreso un expediente que debe existir en la Direccion de propiedades y derechos del Estado sobre deslinde y amillaramiento de unos terrenos en Adra, provincia de Almería; terrenos que, en su mayoría, han sido vendidos y adjudicados por el Estado, y además se ha tomado de ellos posesion en virtud de sentencia judicial.

Sobre este asunto he tenido el gusto de hablar con el Sr. Ministro de Hacienda y de entregarle algunos documentos; me oyó el Sr. Ministro con la amabilidad que le caracteriza, y me ha contestado por medio de una nota que no ha satisfecho á la opinion que yo tengo formada respecto del asunto.

Conozco la inteligencia, el celo y la imparcialidad que distingue al señor director de propiedades y derechos del Estado; no tengo peor concepto de su competencia y autoridad; por lo tanto, con el expediente á la vista, deseo yo convencerme del acierto con que ha procedido la Administracion, ó en otro caso, exponer mis dudas, exponer la crítica que yo haga del asunto en la forma que mejor estime. Además, creo que podrá servirme ese expediente de base ó fundamento para una interpelacion relativa á la venta y adquisicion de bienes del Estado; cuestion, en mi concepto, que todas las Administraciones tratan de resolver de una manera conveniente para los particulares y para la Administracion, pero que hasta ahora me parece á mí que ha habido en las Administraciones mucho mejor propósito que éxito y fortuna.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El ruego de S. S. se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Hacienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Groizard tiene la palabra.

El Sr. **GROIZARD**: He pedido la palabra con el objeto de presentar dos documentos relativos á la eleccion verificada en el distrito de Don Benito; y como en estos documentos se prueban las ilegalidades cometidas, ruego á la Mesa que se sirva pasarlos á la Comision de actas, para que los tenga presentes antes de dar dictámen sobre la del distrito referido.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Pasarán á la Comision de actas.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Cañellas tiene la palabra.

El Sr. **CAÑELLAS**: La he pedido para dirigir un ruego á mi distinguido y respetable amigo el señor Ministro de Gracia y Justicia. A propósito de la suspension frustrada de un diputado provincial conservador, en la provincia de Tarragona, sobre cuyo hecho me reservo hablar otro dia, el gobernador civil de aquella provincia ha pedido un informe al Juzgado de instruccion de Vendrell respecto de cierta causa que allí se sigue; y como entiendo que por virtud de esa peticion se ha puesto al dignísimo juez de primera instancia de Vendrell en el duro trance de anticipar su juicio respecto á la resolucion de la causa ó de desobedecer al gobernador civil, ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que se entere de lo que allí pasa, porque en mi opinion encierra verdadera gravedad este asunto.

Por lo tanto, suplico á la Presidencia que se sirva trasmitir mi ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Se pondrá en conocimiento del Sr. Ministro de Gracia y Justicia el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanchez Campomanes tiene la palabra.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: He pedido la palabra para dirigir varios ruegos al Sr. Ministro de la Guerra; y como S. S. no se halla presente, espero que la Mesa se servirá ponerlos en su conocimiento.

Ahora que el Sr. Ministro de la Guerra está tratando de la reorganizacion del ejército, quisiera que tuviese en cuenta la situacion anómala en que se encuentran algunas de las clases asimiladas al mismo. Me refiero á los profesores de equitacion, á los profesores veterinarios y al clero castrense, cuya situacion es anómala, porque mientras unos cobran más sueldo que sus correspondientes del ejército, otros cobran ménos. Quisiera que la asimilacion fuera una verdad, porque esos indivíduos, que comparten con el soldado y con el oficial todas las penalidades y fatigas, lo mismo en guarnicion que en campaña, deben gozar tambien de los mismos beneficios y recompensas. Ya que segun tengo entendido piensa el Sr. Ministro de la Guerra que terminen en coronel todas las carreras, desearia que tambien tuvieran ese término las carreras de los asimilados. Naturalmente, la asimilacion debe ser para las plazas montadas con arreglo á los sueldos que disfrutan los institutos armados tambien.

Otro de los ruegos se refiere á la situacion en que se encuentran los tenientes coroneles y capitanes de las remontas de caballería, que sin duda por olvido no tienen la gratificacion que los demás del ejército, estando en activo servicio y con las armas en la mano.

Otro de los ruegos es referente á los coroneles de infantería que mandan zonas militares, y que residiendo en pueblos que no son capital de provincia y en los que no hay brigadier comandante militar, ejercen sus funciones, y por consiguiente, deben percibir alguna cantidad para gastos de representacion y de escritorio anejos á su cargo. Ya que no se consideren esas funciones de activo servicio para otorgar á esos coroneles todo el sueldo, por lo ménos que se tenga en cuenta esa consideracion para que no se les descuente de su paga el 10 por 100.

Los expedientes á que antes me he referido están tramitados por las Direcciones respectivas con informes de las Juntas técnicas y de la Junta superior consultiva de Guerra. En algunos casos, no han de traer gastos al Erario, sino que han de producir economías, por lo cual estimo que ha de ser más fácil al Sr. Ministro de la Guerra llevar á cabo mis deseos.

Otro ruego se refiere á los alféreces que llevando más de doce años de servicio no han sido ascendidos como sus compañeros por encontrarse en la reserva, en los batallones de depósito ó en los institutos de la Guardia civil ó de Carabineros.

El último ruego es sobre la situacion de los sargentos. Al expulsar del ejército á los sargentos primeros, se les concedieron ciertas ventajas segun la regla 1.ª del art. 24 del Real decreto de 1.° de Octubre último, y no solo no se cumple con ellos lo dispuesto, sino que se cometen muchos abusos, que, lejos de llevar la interior satisfaccion al ejército, producen el descontento, porque se asciende á unos indivíduos que no tienen las condiciones necesarias y se posterga á otros que las tienen.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Los ruegos de S. S. se pondrán en conocimiento del Sr. Ministro de la Guerra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Marqués de Mochales tiene la palabra.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Para dirigir un ruego al Gobierno de S. M., y principalmente á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia, como consecuencia del que ayer les dirigió el Sr. Urzaiz tomando por pretexto el telegrama que habia publicado *El Imparcial*, en el que se decia que «los partidos políticos y la opinion pública de Vigo estaban indignados por la conducta que aquel Ayuntamiento observaba en la rectificacion ó publicacion de las listas electorales.» Que se habian cometido algunas ilegalidades, grandes falsedades, son palabras textuales del Sr. Urzaiz, incluyendo y excluyendo en las dichas listas á personas que no tenian ó tenian derecho para ejercer el sufragio. Yo no me hallaba presente en aquel momento en el salon, y por este motivo no pude contestar en el acto como hubiera deseado á ese cargo, sin más fundamento lanzado que la afirmacion del Sr. Urzaiz; pero el Sr. Presidente del Consejo de Ministros tuvo á bien contestar que el Gobierno habia preguntado ya al gobernador lo que sobre el particular habia, y que en el asunto habrian entendido seguramente los tribunales, cuyo celo excitaria el Gobierno.

Yo debo manifestar al Gobierno de S. M. en primer término, y relacionándolo con el ruego que voy á dirigirle despues, que está perfectamente probado que no tienen fundamento de ninguna naturaleza la indignacion de aquellos partidos políticos, porque allí no hay más que conservadores, ni la de la opinion pública, que es adicta al Ayuntamiento, y por tanto, no tiene confirmacion el telegrama publicado por *El Imparcial*, que seguramente, como todos los señores

Diputados saben, cuando telegramas de este género se envian á los periódicos, algun fin político y próximo se persigue; ni mucho ménos tienen fundamento las tales falsedades á que se referia el Sr. Urzaiz. Tengo en mi poder algunos de los periódicos de la localidad de aquel dia, y así lo justifican, y los he de poner á disposicion del Gobierno de S. M. si lo desea. Pero relacionando la publicacion de ese telegrama como base de la pregunta dirigida por el Sr. Urzaiz y con el cambio de juez de primera instancia de Vigo, que hace ocho dias ha sido trasladado, yo advierto al Gobierno de S. M. que pudiera ser que se persiga aquí la suspension judicial dentro del período electoral en que ya nos encontramos, del Ayuntamiento actual de Vigo, que en su mayor parte está compuesto de conservadores, correligionarios mios, para que este Ayuntamiento no sea el que presida ni lleve á cabo las próximas elecciones, llevando así el terror á las filas conservadoras; porque á la verdad que es raro, Sres. Diputados, y sirva esto tambien de testimonio al Gobierno de S. M. de las fundadas sospechas que yo abrigo que este sea el segundo juez de primera instancia que se traslada en el distrito de Vigo desde que SS. SS. ocupan el Poder, y segun de público se dice, porque ninguno de los que allí van satisface, no ya las exigencias de los pocos correligionarios de sus señorías, sino las verdaderas enormidades que quieren cometer al amparo del Poder judicial.

Por consiguiente, yo he de rogar al Gobierno de S. M. que, siendo esta la primera vez que me levanto para hacerme eco de lo que ocurre allí constantemente, procure garantizar el derecho de aquellos vecinos honrados, porque hasta ahora no he dirigido censuras ni reclamaciones de ningun género, ni por los delegados que ha enviado el gobernador á aquellos Ayuntamientos para buscar suspensiones contra los Concejales que resueltamente son afiliados al partido conservador, ni tampoco por las constantes exigencias que el gobernador tiene con aquellos alcaldes, que tambien lo son; yo que, repito, tampoco me he lamentado desde este sitio de que el Gobierno no cumpla las prescripciones legales, que establecen que ciertos destinos no han de concederse á personas determinadas, sin más mérito que el favor ó á cambio de un voto, sino que debieran recaer en los que con hoja limpia hayan servido en las filas del ejército; yo, en fin, que no me he querido hacer eco de los abusos que ha denunciado la prensa, de que ciertos servicios públicos de aquel puerto de Vigo, se adjudiquen por Reales órdenes, y no por subasta como prescriben las leyes; yo que he callado pacientemente sobre estos hechos, aconsejando á mis amigos esta misma paciencia y mi misma actitud, estoy resuelto, en vista de que los abusos, lejos de tener término, van en escala progresiva, á traer estas cuestiones al Parlamento; y si en último término mis lamentaciones, que son las quejas de mis amigos, y que no son otras que las que reclaman los fueros de la justicia y de la equidad, no se satisfacen, amparándolos en sus derechos y sosteniéndolos en el puesto que la confianza del pueblo les otorgó, habré de anunciar al Gobierno una interpelacion sobre todos estos puntos.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Los ruegos de S. S. se pondrán en conocimiento de los señores Ministros de Gracia y Justicia y Gobernacion.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Alvarez Mariño tiene la palabra.

El Sr. **ALVAREZ MARIÑO**: Es para dirigir dos ruegos: uno al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, y otro al Sr. Ministro de Estado, ambos relacionados con el presupuesto que se está discutiendo actualmente en la Comision general.

El ruego que se dirige al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, es que tenga la bondad de remitir una nota exacta de lo que se adeuda por razon de material en el presupuesto del departamento de S. S. Y el ruego al Sr. Ministro de Estado es para que remita tambien otra nota comprensiva de lo que se adeuda por obras hechas en la iglesia de San Francisco el Grande; y no solamente por los servicios prestados, sino por los encargos que están hechos de estátuas y otros conceptos.

Desearia que ambos Sres. Ministros remitiesen estas notas para tenerlas presentes cuando venga aquí la discusion de los presupuestos.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): En cuanto al departamento que está bajo mi direccion, creí que eso estaba en el prusupuesto que ha venido al Parlamento; pero, si no aparece, daré gusto á S. S. remitiendo la nota oportuna; y me parece que no habrá inconveniente por parte del señor Ministro de Estado en enviar otra igual referente á las obras ejecutadas en San Francisco el Grande.

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia.

El Sr. **LA GUARDIA**: Habia pedido la palabra, y sin duda no lo ha oido S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo he oido, y no le habia apuntado; pero mañana le será igual á S. S.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice duodécimo *al* Diario *núm. 67, sesion de 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se establecerá en la villa de Ezcaray (provincia de Logroño) una estacion telegráfica por cuenta del Estado.

Art. 2.° El Ministro de la Gobernacion dispondrá lo conveniente para cumplimentar el artículo anterior tan luego como sean aprobados los presupuestos generales del Estado para el próximo año económico.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision mixta, referente al proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de la estacion de Castejon termine en las inmediaciones de los baños de Fitero.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 68, sesion de 15 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en los siguientes términos:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á D. Donato Gomez y Trevijano, vecino de Madrid, la construccion y explotacion de un ferro-carril económico que partiendo de la estacion de Castejon, con empalme en la línea de Zaragoza á Alsásua, termine en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considerará de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden y puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo que el Sr. Gomez Trevijano tiene presentado y al que se forme para el trayecto adicional que se fija en el art. 1.°, y las obras se ejecutarán con arreglo al mismo si fuese aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, ateniéndose en todo caso para la construccion y explotacion á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la ejecucion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion se hará por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision mixta, referente al proyecto de ley autorizando la construccion de un ferro-carril que partiendo de las inmediaciones de Fitero termine en Tudela.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sexto *al* Diario *núm. 68, sesion del 15 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para conceder, sin subvencion directa del Estado, á los señores D. Dionisio Conde y D. Luis Zapata y Perez de la Borda, vecinos de Tudela de Navarra, la construccion y explotacion de un ferro-carril económico que partiendo de esta ciudad, en la que empalmaria con la línea general de Zaragoza á Pamplona, ó del punto que se considere más conveniente, en la de Tudela á Tarazona, pase por Murchante, Corella, Cintruénigo y Fitero, terminando en el límite de la provincia de Navarra, junto al establecimiento balneario de Fitero el Nuevo.

Art. 2.° Este camino se considera de utilidad pública para los efectos de la expropiacion forzosa, y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden ó puedan conceder á los de su clase.

Art. 3.° Se sujetará la concesion al proyecto facultativo ejecutado por el Sr. Zapata y al que se forme para la adicion de Fitero al límite de la provincia designado en el art. 1.°, llevándose á efecto las obras con arreglo á dicho proyecto y al adicional si fuere aprobado por el Ministerio de Fomento, ó con las modificaciones que en el mismo se acuerde introducir, ateniéndose en todo caso para la construccion y explotacion, á las prescripciones de la ley vigente.

Art. 4.° Los trabajos para la construccion de esta línea darán principio á los tres meses de obtenida la concesion y aprobados los estudios, y deberán quedar terminados á los tres años, á partir de dicha fecha.

Art. 5.° La concesion será por noventa y nueve años, á contar desde el dia en que comience la explotacion.

Art. 6.° Si la construccion del ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra se hallase más adelantada que la de la línea de Tudela, al llegar á uno de los pueblos de confluencia, el término de dicha línea podrá hacerse empalmando con aquel en jurisdiccion de Corella ó de Cintruénigo.

Art. 7.° Si el ferro-carril de Castejon al límite de la provincia de Navarra no se construyera, los concesionarios de la línea de Tudela á dicho límite quedan obligados á ejecutar un ramal de empalme de Corella á Castejon.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Mazuecos á Baeza.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 68, sesion de 15 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo del puente de Mazuecos, en la de Albánchez á Ubeda, termine en Baeza.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 68, sesion de 15 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra de la totalidad, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la siguiente forma:

«Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden desde Calasparra (Múrcia) á Mula, y un ramal que partiendo del primero de dichos pueblos vaya á empalmar con la de Cieza á Mula, ya en construccion.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley variando la division de secciones del distrito electoral, para Diputados á Córtes, de Santiago de Cuba.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 68, sesion de 15 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo único. La circunscripcion electoral de la provincia de Santiago de Cuba, para Diputados á Córtes, comprenderá las siguientes secciones:

1.ª Santo Tomás. } Santiago de Cuba.
2.ª Catedral..... }
3.ª Guantánamo.
4.ª Manzanillo.
5.ª Bayamo.
6.ª Holguin.
7.ª Gibara.
8.ª Mayarí.
9.ª Banacoa.
10.ª Sagua de Tánamo.
11.ª Jiguani.
12.ª Las Tunas.
13.ª Puerto Padre.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *número 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem*; Diario *núm. 66, sesion del 13 de idem*; Diario *núm. 67, sesion del 14 de idem, y* Diario *núm. 68, sesion del 15 de idem.*)

Sigue la discusion de las enmiendas.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La del Sr. Villalba Hervás, al art. 5.° del contrato, dice así:

«De todas las provincias de España, es sin duda alguna la de Canarias la que posee más intereses en la costa de Africa, y la que sostiene más activo comercio con el Imperio de Marruecos.

Contribuye en la misma proporcion que todas las demás al mantenimiento de las cargas públicas, y sin embargo, no disfruta de comunicaciones por ferrocarril, ni tiene otras ordinarias con la madre Patria que las de dos correos mensuales, por buques de vapor de 379 toneladas, y de marcha máxima de 8 á 9 millas por hora, ni ha logrado hasta hoy obtener el servicio de vapores interinsulares.

Por eso (aun sin otras consideraciones que pudieran aducirse) es verdaderamente extraño que la nueva línea contratada con la Trasatlántica, que ha de llegar hasta Mogador, casi á la vista de Canarias, haya de emprender su viaje de retorno sin comunicarse con aquellas islas, cual si se considerase al Tesoro de España más obligado á disminuir el aislamiento del Imperio marroquí que el de una provincia española que, además, es punto de apoyo para nuestras ulteriores empresas en Africa.

A remediar este olvido se dirige la enmienda que tenemos la honra de presentar.

De Mogador á la isla de Lanzarote apenas hay 100 millas, y haciendo, despues de Mogador, las escalas de Arrecife en Lanzarote, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, aumentará el recorrido unas 400 millas, ó sea 800 con el retorno, que á pesetas 5'73 la milla, costaria á lo sumo unas 5.000 pesetas por viaje redondo; cantidad insignificante con relacion á la importancia del servicio, y que se compensará seguramente con los impuestos á que daria lugar.

Y tampoco ha de irrogar quebrantos y sí evidentes ventajas á la Compañía. Además de que en los puertos de Marruecos no puede hacerse debidamente el aprovisionamiento de víveres, aguada y combustible, la carga y pasaje entre aquellos y Canarias y entre las mismas islas de Lanzarote, Canarias y Tenerife, rendirá no despreciables utilidades.

Por lo expuesto, los Diputados que suscriben tienen la honra de someter á la aprobacion del Congreso la siguiente adicion al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

«Art. 5.° Se le autoriza igualmente para disponer que los viajes que, segun la letra *E* del art. 2.° del contrato, han de prolongarse á Mogador, se extiendan á Arrecife de Lanzarote, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, y hagan tambien entre estos tres puertos el servicio de correos, conforme á lo establecido en el art. 11 del mismo contrato, satisfaciéndose los gastos que este servicio origine, en la parte necesaria, con cargo al art. 1.°, cap. 14 de la seccion 6.ª de los presupuestos generales del Estado.»

Palacio del Congreso 24 de Marzo de 1887.=Miguel Villalba Hervás.=Antonio Dominguez Alfonso. El Conde de Torrepando.=Rafael Prieto.=Antonio Matos.=Juan Alvarado.=Juan García del Castillo.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no esta enmienda.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: La Comision no puede admitir la enmienda del Sr. Villalba Hervás tal como se halla redactada, pero la admite en su espíritu, y admite, por consiguiente, las ideas en ella ya indicadas, y brillantemente defendidas en el seno de esta Comision por mi particular y querido amigo Sr. Dominguez Alfonso. El Gobierno de S. M. está por el contrato celebrado con la Trasatlántica autorizado para variar los itinerarios, modificarlos y adaptarlos á las necesidades del comercio y del co-

rreo y, por lo tanto el Gobierno debe procurar, y procurará segun ha manifestado á algunos de los firmantes de la enmienda cuando termine por cualquier concepto el contrato celebrado con la Compañía que hoy lleva el correo á las Canarias, variar los itinerarios de este contrato de suerte que los vapores de la Trasatlántica toquen, como desea el Sr. Villalba Hervás, en Arrecife, Las Palmas y Tenerife, con lo cual las provincias de Canarias estarán mejor servidas y el Estado encontrará una economía en sus presupuestos.

Creo que con estas explicaciones, el Sr. Dominguez Alfonso, encargado de defender la enmienda, no tendrá ya interés en sostenerla, y en nombre de la Comision le ruego que la retire.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Dominguez Alfonso tiene la palabra para apoyar la enmienda, como firmante.

El Sr. **DOMINGUEZ ALFONSO**: Reconozco las buenas disposiciones que constantemente ha mantenido conmigo la Comision respecto á las indicaciones que en la materia sometida á su informe me he permitido en más de una ocasion hacerle, y en particular el individuo de la misma, Sr. Rodrigañez.

Esto da, sin duda, mayor fuerza al ruego de mi querido correligionario y amigo; tanto más, cuanto yo sé que en el punto concreto que abarca la enmienda, se ha interesado vivamente un ilustre hijo de Canarias, dignísimo miembro de la Comision, requerido de consuno por su justificacion y el amor á su país.

Por esto, en cierto modo, el apoyo de la enmienda no tendria objeto práctico, conocido el espíritu de la Comision, tanto ménos, cuanto el Sr. Villalba Hervás, que la ha redactado, lo ha hecho con mayor lucidez que la que podria yo dar á mi discurso; y sobre todo, quedando consignada con las palabras del Sr. Rodrigañez una declaracion, que de uno ú otro modo perseguíamos, verificándolo en la forma más solemne y completa de una enmienda suscrita por todos los Diputados por Canarias y otros Sres. Diputados amantes de aquel país.

Por todo esto es que yo, no deseando entretener mucho tiempo inútilmente la atencion de los señores Diputados, retiraria desde luego la enmienda, si el Gobierno aceptase tambien las explicaciones dadas por la Comision, puesto que el Sr. Rodrigañez ha hablado solo en nombre de ésta.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Yo creía que lo habia expresado ya el digno individuo de la Comision que se ha levantado á usar de la palabra, porque, en efecto, lo que ha dicho, lo ha dicho de acuerdo con el Gobierno. Yo me levanto, pues, á decir solamente dos palabras á nuestro querido compañero el Sr. Dominguez Alfonso. El Gobierno está dispuesto á aceptar esta enmienda en su espíritu y de la manera que ha explicado la Comision. Será realmente útil para el servicio y al mismo tiempo de conveniencia y utilidad tambien para el país; y por consiguiente, el Gobierno, y especialmente los Ministros de Marina y Ultramar, tendrán en cuenta lo que queda dicho al aplicar el artículo.

El Sr. **DOMINGUEZ ALFONSO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **DOMINGUEZ ALFONSO**: Doy las gracias á la Comision y al Gobierno por las declaraciones que se han servido hacer. Y aprovecho tambien la ocasion para dárselas, especialmente al señor presidente de la misma por la rectificacion anterior que se habia hecho en la escala á Buenos-Aires. Sobre un tercer punto informé ante la Comision antes de que presentara su dictámen, acerca del cual y á nombre ya solo de los Diputados por la circunscripcion de Tenerife tócame hacer una declaracion que explicará por qué no hemos presentado sobre ello enmienda al dictámen, á pesar de no haberse obtenido por Tenerife lo que con derecho ha solicitado en toda ocasion. Refiérese á la escala en las expediciones á las Antillas, que continuará establecida en uno solo de los puertos de Canarias, el de Las Palmas.

Como quiera que por el contrato se reserva el Gobierno la facultad de alterar los itinerarios, no hemos presentado ninguna enmienda tratando no de nuevos servicios, sino de los que venian establecidos, aunque sí queremos que conste nuestra protesta, á fin de que sean más autorizadas las reclamaciones ulteriores que se puedan hacer sobre el particular, cuando sea prudente formularlas y realizable su objeto, para reparar un daño que no data de esta fecha y es anterior á este proyecto.

Claro es que despues de esto, y de las manifestaciones hechas por la Comision y el Gobierno, debo declararlo, como declaro que queda retirada la enmienda.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada.

La del Sr. Conde de Torrepando dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar al Congreso la siguiente enmienda al artículo 1.° del proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica:

El art. 1.° se redactará en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica, siempre que el art. 2.°, letra *A*, del contrato, exprese de un modo claro que los 36 viajes á las Antillas sean con escala á la ida y al retorno en Puerto-Rico para dejar y tomar la correspondencia, carga y pasajeros.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=El Conde de Torrepando.=Eduardo Gullon.=Manuel Alcalá del Olmo.=Francisco Lastres.=Francisco Cañamaque.=Antonio Batanero.=Antonio Soler.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no la enmienda.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: La Comision tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Conde de Torrepando tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. Conde de **TORREPANDO**: Despues de las declaraciones que hace tres dias hizo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, al contestar al discurso del Sr. Marqués de Mochales en su enmienda, referente á la salida de los vapores de la Trasatlántica del puerto de Vigo, decidí en el acto retirar la enmienda que tenía presentada; pero como el Sr. Presidente del Consejo de Ministros solo incidentalmente se refirió á la escala en Puerto-Rico de los vapores-correos de una cuarta expedicion; pero sin especificar si sería en los viajes de ida ó en los de retorno, debo dirigir un ruego al Gobierno de S. M., y especialmente al Sr. Ministro de Ultramar, para que la cuarta expedicion á que

se referia el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, toque, no solo en su viaje de ida, sino tambien en el de retorno en la isla de Puerto-Rico.

Asimismo desearia hacer otra manifestacion, y es que se fije el Gobierno en que las tarifas de carga en esta cuarta expedicion sean tambien iguales á las generales del contrato.

Y todavía me resta que hacer otro ruego, referente al art. 49 del contrato, en el que se dice que el Gobierno podrá señalar una carga de 1.000 toneladas de las Antillas, para ser trasportadas por el 50 por 100 de las tarifas, con objeto de fomentar el desarrollo de determinados artículos y mejorar el movimiento comercial; y ruego al Gobierno de S. M. que estas 1 000 toneladas se distribuyan proporcionalmente entre las islas de Cuba y de Puerto-Rico.

Y si, como espero, el Gobierno de S. M. está dispuesto á atender en cuanto pueda, los ruegos que, en nombre de la desolada isla de Puerto-Rico le dirijo, desde luego doy por retirada la enmienda.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Voy á ver si satisfago los deseos de mi amigo el Sr. Conde de Torrepando. Yo, al hablar de la cuarta expedicion, no me fijé más que en el retorno, diciendo que esa cuarta expedicion en el viaje de regreso tocaria en Puerto-Rico, porque tengo entendido que, á la ida, lo hacen todas las expediciones; de manera que en realidad, debiendo tocar todas á la ida por necesidad, y una al retorno porque ese es el compromiso que ha adquirido la Trasatlántica, quedan satisfechos completamente los deseos de mi querido amigo el Sr. Conde de Torrepando; y así, por este concepto, no hace falta ninguna enmienda.

Respecto á la cuestion de las 1.000 toneladas de carga, no me parece que hay inconveniente en que proporcionalmente se distribuyan entre Cuba y Puerto-Rico.

Si esto le satisface al Sr. Conde de Torrepando, yo me alegraré que retire la enmienda.

El punto relativo á las tarifas, evidentemente es muy importante. Yo no he hablado con la Compañía de tarifas; pero es evidente que una vez que aquella se compromete á establecer una cuarta expedicion, ha de ser con las mismas tarifas que tiene para las otras tres, porque si estableciera tarifas más altas, no saldria nadie ni nada de Vigo, sino que todo iria por Cádiz. De modo que aunque yo no traté esta cuestion, porque lo creí innecesario, con la Compañía, la cosa resulta tan clara que no me parece que hay necesidad de dar sobre ella más explicaciones.

Es indudable, para mí al ménos, que las tarifas de la cuarta expedicion han de ser iguales á las de Cádiz, porque de otra manera no tendria viajeros ni mercancías que salieran de Vigo y de la Coruña, y por esto en mis conferencias con la Compañía no hablé de tarifas, porque tuve esto que he dicho por evidente. Y, en último término, el Gobierno procurará que así sea, aunque me parece inútil que el Gobierno lo procure, porque por interés propio lo procurará seguramente la Compañía.

El Sr. Conde de **TORREPANDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Conde de **TORREPANDO**: Para dar gracias al Sr. Presidente del Consejo de Ministros en nombre de Puerto-Rico, y para retirar la enmienda.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada.

La del Sr. Lastres dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de suplicar al Congreso se digne admitir el siguiente párrafo adicional al art. 1.° del proyecto de ley relativo al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica:

«El Gobierno adoptará disposiciones eficaces para hacer que se cumpla el contrato, no solo en lo fundamental, sino en todos sus detalles, castigando severamente las infracciones en que incurran la Empresa Trasatlántica ó las autoridades encargadas de vigilar la ejecucion de lo convenido.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=Francisco Lastres.=Manuel Alcalá del Olmo.=El Conde de Torrepando.=Manuel Fernandez Capetillo.=Julio Vizcarrondo.=José Sanz.=Eduardo Gullon.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision dirá si admite ó no la enmienda.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision está enteramente conforme con el espíritu de la enmienda del Sr. Lastres; y como por otra parte cree que lo que se consigna en ella no es más que lo que se prescribe en los artículos del contrato, y de ellos nace la obligacion del Gobierno de hacerlos cumplir, la Comision entiende que, bajo este punto de vista, la enmienda es innecesaria. De todos modos, la Comision está á disposicion de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Lastres tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **LASTRES**: Siento mucho que la Comision no haya creido admisible la enmienda que en nombre de los Diputados por Puerto-Rico voy á tener el honor de apoyar.

Pareceria raro que un proyecto de esta magnitud, y que tanto afecta á las provincias de Ultramar, pasara sin que los que tenemos la honra de representar á las Antillas en el Parlamento, aprovecháramos la oportunidad para decir algo relativo al contrato que se va á ratificar. No voy, sin embargo, á ocuparme del convenio, ni tengo encargo de mis compañeros de hacerlo, ni podria dentro de los términos que la enmienda contiene, pues deseo estar por completo dentro de mi derecho reglamentario.

Dice mi querido amigo el Sr. García San Miguel, que era innecesario que se presentase una enmienda con el sentido de la mia, porque deber del Gobierno es hacer cumplir el contrato tal como está escrito, con rigor y sin contemplaciones. En efecto, así es, y hago la justicia de creer que el propósito que anima al Gobierno es ese. Pero como por el contrato vigente de tal modo ha sufrido Puerto-Rico por ciertas informalidades que tendré la honra de exponer á la Cámara, hemos creido los Diputados de aquella provincia, y hablo en nombre de todos sin distincion de colores políticos, que era necesario llamar la atencion de la Cámara, de la Comision, del Gobierno y de la misma Empresa, hácia la necesidad de que las correcciones sean efectivas, y se consignen en la ley, de la manera más terminante que lo están.

Por la naturaleza de esta discusion, no podemos de una manera directa discutir los términos del contrato, pues solo por incidente se hacen observaciones. Por eso deseábamos que al texto de la ley se llevara lo que la enmienda pide; y, sin embargo, la Co-

mision lo rechaza, invocando las razones expuestas por el Sr. García San Miguel.

La aspiracion de Puerto-Rico no puede ser más séria ni más fundada, y tiene la pequeña Antilla razon muchísima para exigir lo que la enmienda contiene, porque sin crear antagonismos de ninguna especie entre las diversas provincias de la Monarquía, es lo cierto que la de Puerto-Rico es tan séria en el cumplimiento de sus compromisos, y con tal regularidad ha satisfecho las sumas que se le han pedido, que tiene un indiscutible derecho para que sus representantes pidamos al Gobierno y al Parlamento que la ley se cumpla tal como está escrita, á fin de evitar que se repitan acontecimientos de que despues tendré el honor de ocuparme.

La representacion puerto-riqueña tomó diversos acuerdos en este sentido, se han presentado enmiendas que son reflejo de sus aspiraciones, y mi querido amigo y compañero, Sr. Conde de Torrepando, al apoyar la suya, ha dado ocasion al ofrecimiento que con complacencia nuestra hemos oido al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, aun cuando no nos ha parecido todo lo categórico que esperábamos respecto de los tres viajes de retorno que pedimos. Nosotros los Diputados de Ultramar, y especialmente los de Puerto-Rico, quisiéramos que este punto se precisara más, aclarando lo que ha querido decir el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, porque tanto yo como otros compañeros que están detrás de mí, no hemos entendido de una manera terminante lo que el señor Sagasta ha dicho respecto de los viajes de retorno. Nosotros no discutimos los de ida; nadie pide lo que está fuera del debate; lo que hay que tratar, y lo que reclamamos, son los tres viajes de retorno, porque la Compañía se obliga á mantener solo el que existe y nosotros pedíamos dos más. Por consiguiente, precisa que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, si no tiene inconveniente, lo diga de un modo claro, categórico y terminante para que nadie abrigue la duda que hasta ahora tenemos enfrente de sus generosos, pero velados ofrecimientos.

Razon tiene Puerto-Rico para pedir esos viajes, porque la subvencion se recarga con 55.000 pesetas más, que no tendrian justificacion si á cambio de ese sacrificio no se diese alguna ventaja á la pequeña Antilla.

Otra aspiracion tiene la isla de Puerto-Rico, relativa al mayor andar de los buques. Cuando esta aspiracion se manifiesta, siempre se le opone un solo argumento; cuando las Antillas piden mayor velocidad, siempre se dice que es preciso pagarlo, porque el andar de los buques es carbon que se quema, y ese carbon cuesta dinero; sacrifíquense las Antillas, se añade, pagando la velocidad que quieren, y será preciso dársela resolviendo el problema como la arquitectura naval tiene demostrado. Este argumento fué verdad, y podia invocarse hace cuatro años; pero desde el momento en que hoy, como sucede siempre que se manifiesta una necesidad industrial, parece como que la Providencia pone algun génio que dé solucion al conflicto; así frente al problema de la velocidad en relacion con el costo, hallamos el génio de Compaund, inventor del triple piston de vapor, perfeccionamiento que permite aprovechar el vapor hasta en su última reminiscencia de tension, no siendo un solo golpe de piston, sino otro y un tercero con la misma cantidad de vapor. De ese modo, Mr. Compaund ha resuelto el problema en los términos que todo el mundo conoce, logrando que, cuando antes para cada caballo de vapor y hora se consumian de uno á tres kilógramos de carbon, hoy se obtenga el movimiento con solo el gasto de 800 gramos de carbon por caballo y hora. El viejo argumento no tiene hoy la fuerza que se pudiera creer, teniendo en cuenta la perfeccion de la maquinaria, por nadie olvidada, y que espero se tendrá presente para mejorar el servicio de la Trasatlántica en lo porvenir.

Y no es que las Antillas cuando piden mayor velocidad en el andar de los vapores como cuando pide la isla de Puerto-Rico (y aquí me hago eco de una manifestacion del país cuya representacion comparto con mis compañeros que dirijo al Sr. Ministro de Ultramar); cuando la pequeña Antilla suspira, por ejemplo, por tener un cable directo, no es por simple ó pueril manifestacion de vanidad, no; hay otra cosa más que un sentimiento puramente material, mercantil ó industrial; hay algo que merece la atencion del Parlamento y del Gobierno, y es que aquellas queridísimas provincias españolas, tan apartadas de la madre Patria por la inmensidad del Océano tienen la aspiracion contínua de estar en contacto inmediato con la Metrópoli, sin molestos ó frios intermediarios, incapaces de apreciar las expansiones del hijo amante respecto de su madre. Puerto-Rico se encuentra en esta situacion, pues no tiene medios de comunicarse telegráficamente con la Península sino bajo la intervencion y fiscalizacion de Naciones extrañas.

Puerto-Rico no puede pedir ménos de lo que pide. ¿Qué es lo que se dice en esta enmienda? Se pide solo que cualquiera que sea el contrato, y sin entrar á analizarle, pues no es ese el propósito de la enmienda ni yo uso de la palabra en ese sentido, el convenio se cumpla. Si la Empresa ó las autoridades faltan á lo convenido, que la Empresa ó las autorizades sean castigadas sin tibieza ni piedad para que no resulte Puerto-Rico perjudicado, como ha ocurrido más de una vez.

Ya sé que á esto se referia el Sr. García San Miguel cuando invocaba el texto del art. 77 y otros, que S. S. me hará la justicia de creer que he estudiado antes de venir á apoyar la enmienda. Ya sé que en el contrato hay ese art. 77, que habla de las «indemnizaciones de daños y perjuicios á que hubiere lugar en cada caso;» ya sé que hay un cap. 9.° destinado á la sancion penal en que incurre la Empresa por las infracciones del contrato que cometa la Compañía Trasatlántica; pero sé tambien, y sabe Puerto-Rico, que todas esas sanciones son para las infracciones de carácter público, para las que se cometan con relacion al Gobierno; pero no hay garantía ninguna para los intereses particulares, entregados á una Empresa colosal, que puede abusar de su fuerza y autoridad frente á los débiles particulares. Frente al Estado, tengo la seguridad de que el Gobierno hará cumplir el contrato en todas partes; pero los intereses particulares quedan abandonados, y para que esos intereses se amparen hemos presentado esta enmienda.

Ya sé, porque obligacion tengo de saberlo, que cuando se infringe un contrato particular la sancion está en la indemnizacion de perjuicios en favor de quien los sufre, y veo que el Sr. García San Miguel asiente á lo que afirmo; pero por lo mismo que ejerzo la profesion de abogado, conozco, y mejor que yo lo sabe el señor presidente de la Comision, las grandes

dificultades con que lucha un particular que acude á los tribunales litigando contra Empresas de esta magnitud, sobre todo mientras las Córtes no reformen, si lo creen conveniente, la ley de enjuiciamiento civil en el sentido de que toda sentencia condenatoria lleve consigo el pago de costas.

Podria suceder, y sucede, que á causa de las infracciones del contrato cometidas por la Compañía Trasatlántica en perjuicio de un particular, acudiera éste á los tribunales ejercitando la accion de que se creyera asistido. Por el pronto la Compañía suscitaria una cuestion de competencia, y los señores de la Comision saben á dónde podria llevarse la contienda judicial si la Compañía utilizaba los medios que las leyes la conceden con el fin de aprovechar la estrategia forense, que consiste en aburrir al adversario; la Empresa lograria sin duda fatigarle, y las contrariedades con que luchara ese particular servirian para alejar la posibilidad de reclamaciones nuevas, quedando solo al víctima, comerciante ó industrial, el único derecho de quejarse de los atropellos de que habia sido objeto, pero sin alcanzar ningun resultado práctico.

Para evitar eso pedimos una fiscalizacion mayor, una intervencion más eficaz por parte de las autoridades, y correctivos severos, no solo cuando las infracciones afecten á lo fundamental de los servicios del Estado, que es á lo que las actuales disposiciones penales y el cap. 9.° se refieren, sino cuando afecten á particulares, siempre que las quejas de estos tengan fundamento sério.

A veces las infracciones cometidas por la Trasatlántica en Puerto-Rico han afectado tambien al servicio público, pues no es raro que por motivos que la Comision explicará, porque indudablemente tiene noticias de ellos, gran parte de la correspondencia que debia dejarse en Puerto-Rico ha ido hasta la Habana, ocurriendo que pliegos importantísimos que, por ejemplo, contenian exhortos señalando término para que las partes compareciesen ante los tribunales peninsulares, ó que llevaban avisos de negocios urgentes mercantiles, han ido á parar á la Habana, con lo que los interesados en esos asuntos no han podido aprovechar el vapor de retorno. La Comision sabe que uno de los elementos principales del comercio es la actividad, y que en los negocios judiciales, cuando hay términos fijos y no se aprovechan, se causan daños irreparables. Es posible que yo esté mal informado; pero podia ofrecer á la Comision una porcion de noticias relativas á casos parecidos á esos que no detallo para no entretener al Parlamento.

Ha ocurrido, segun creo, pues acerca de esto tendrá más noticias el Sr. Ministro de Ultramar, el hecho de estar nombrada una persona para ejercer la autoridad superior en Puerto-Rico, haberse enviado por error todos los documentos justificativos del cargo á la Habana y llegado esa persona á la pequeña Antilla sin que estuvieran allí los títulos que acreditaban el carácter de representante del Gobierno que en aquella Isla iba á tener la persona á quien aludo.

No sé si ese hecho es completamente exacto; pero á mi noticia ha llegado por cartas de Puerto-Rico que me merecen perfecto crédito. Me alegraria mucho de que se rectificara, porque, como comprenderá la Cámara, no tengo ningun empeño en que el hecho sea exacto; pero si lo es, ya comprenderán la Comision y el Sr. Ministro de Ultramar á qué conflictos pueden dar lugar estos sucesos, y qué concepto merece un servicio de Correcs que lleva á la Habana pliegos que debieron quedar en Puerto-Rico.

Pero si con la correspondencia sucede lo que he tenido el honor de exponer, respecto á la carga el caso es todavía más grave; y ahora voy á invocar textos, y á citar nombres para que la Comision los recoja y tambien la Empresa, á quien hago la justicia de creer que ignora estas infracciones, verdaderamente escandalosas.

Para no cansar á la Cámara, citaré únicamente el caso del vapor *San Agustin*, que tomó carga en el Havre el 31 de Octubre para diferentes puntos de Puerto-Rico, con trasbordo en San Juan; llegó á dicho puerto, y como no tenía ningun vapor en combinacion, se llevó á la Habana la carga que debió quedar en Puerto-Rico.

En el mismo sentido podria citar el caso del vapor *Ciudad Condal*, en su viaje del 14 de Diciembre último, y podria añadir otra multitud de casos, que tengo aquí impresos, á la disposicion de los Sres. Diputados, en los que se consignan quejas de la Isla no contradichas por nadie.

Cuando de esto se ha hablado particularmente, ha dicho la Empresa que el haber llevado la carga de Puerto Rico á la Habana depende de que el plazo que se daba para las operaciones de descarga dentro del puerto de la capital de la pequeña Antilla era exiguo y que no bastaban las doce horas que se concedian para desembarcar y cumplir todos los compromisos contraidos. Eso, si es exacto, no es una justificacion séria, ni es una contestacion, porque el que acepta un compromiso, lo admite con todas sus consecuencias, y el cargador que se obliga á llevar una mercancía á un punto determinado, dentro de un plazo, no puede llevarlo á otro, y debe contar, al aceptar el contrato, con todos los inconvenientes del trasporte, y con esa invocada escasez de tiempo para el desembarco, trasbordo, etc.

Como estos hechos se han repetido, produciendo gran quebranto al comercio de Puerto-Rico, que contribuye á pagar los trasportes, y desea aprovecharse de las ventajas que se conceden á la Trasatlántica, creo que vale la pena de no echar en olvido las justas quejas de la pequeña Antilla. A este propósito debo recordar que en una Memoria, nada sospechosa para la Empresa, ni para el Gobierno, se dice que habiendo sido la importacion de España á la pequeña Antilla de cerca de 4 millones de pesetas en 1870, llegó en 1884 á $12\frac{1}{2}$ millones de pesetas, cifras redondas; y una isla que proporciona al Estado estos rendimientos, bien merece que la Compañía Trasatlántica y el Gobierno atiendan sus quejas. Despues de todo, Puerto-Rico no pide más que justicia contra todo lo que sea infractor del contrato; si las infracciones proceden de la Empresa, que se le castigue con mano fuerte, y se haga lo necesario para que la sancion sea eficaz y la intervencion oficial llegue donde, por lo visto, no puede llegar hoy, tal como el contrato está redactado. Si las causas de las infracciones proceden de ciertas autoridades, que quien tenga superioridad sobre ellas las corrija y castigue, para que Puerto-Rico no sea víctima de perjuicios como los que he tenido el honor de exponer á la Cámara, y que justifican la enmienda que en nombre de todos los Diputados por Puerto-Rico he presentado y concluido de apoyar.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pocas palabras, Sres. Dipntados, para contestar al discurso que ha pronunciado con elocuencia acostumbrada mi querido amigo particular el Sr. Lastres.

Despues de lo que he tenido el honor de manifestar en nombre de la Comision antes de que este señor Diputado hiciera uso de la palabra, podria evitaros la molestia de oirme brevemente; pero la cortesía me obliga á decir algunas palabras en contestacion al discurso de S. S.

Realmente, lo que el Sr. Lastres pide está ya consignado más explícitamente en los artículos que se refieren á la obligacion que la Empresa tiene de cumplir lo estipulado con el Gobierno en el contrato que está sometido á la deliberacion de la Cámara.

Claro es que todos los Gobiernos, y especialmente los Ministros de Ultramar, han de tomar aquellas disposiciones que crean necesarias, tanto para conseguir que el contrato no pueda ser burlado por la Compañía concesionaria, que seguramente no ha de tener interés en ello, porque la juzgo poseida de completa buena fe, como para hacer que las autoridades obliguen á los representantes y agentes de aquella á que en manera alguna falten á los deberes que en el contrato se le imponen.

Esto, por lo que se refiere á los servicios oficiales. En cuanto á los puramente particulares, es decir, respecto de aquellas faltas que se puedan cometer por virtud de los contratos de fletamento que la Empresa celebre con los particulares, que son las á que más especialmente se ha referido el Sr. Lastres, S. S. sabe que la Administracion solo puede corregir las que nacen del no cumplimiento del contrato, porque todo lo que sea indemnizacion de perjuicios ó reclamacion de las responsabilidades á que puedan dar lugar estipulaciones particulares, como ocurre con las que la Compañía concierte con los cargadores sobre el trasporte de mercancías ú otros servicios, solo tienen reparacion ante los tribunales de justicia, excepto en aquellos casos en que más ó ménos directamente se refieran al incumplimiento de obligaciones que el Gobierno pueda corregir, ó de faltas que deba y pueda evitar, pues, entonces, deberán denunciarse al Sr. Ministro de Ultramar ó autoridades encargadas de velar por el exacto cumplimiento del contrato, á fin de que haciendo uso de las facultades que éste les concede, puedan imponer las multas ó las correciones á que la Compañía se haga acreedora.

Entiendo, pues, que como la enmienda del señor Lastres no llega en sus previsiones á lo que el contrato prescribe en los artículos referentes á la imposicion de multas por las faltas que se puedan cometer, sino que habla en general de la necesidad de adoptar eficaces medidas para hacer que se cumpla estrictamente lo pactado en el pliego de condiciones, por ser demasiado abstracta é indeterminada no puede formar parte de las cláusulas del contrato, pues en éste se detallan de una manera precisa y clara las faltas qne se pueden cometer, y la forma en que se han de corregir, lo que me parece mucho más práctico y eficaz que la recomendacion de carácter general que el Sr. Lastres hace en su enmienda. De modo que como excitacion al Gobierno y respondiendo á las aspiraciones de Puerto-Rico, entiendo que S. S. ha hecho perfectamente en pronunciar su discurso; la Comision se identifica con las manifestaciones de S. S., y espera que así este Gobierno como todos los que hayan de sucederle, obligarán á la Empresa y á las autoridades á cumplir exactamente el contrato.

Se ha referido el Sr. Lastres en su discurso á algunos casos, en los cuales se han irrogado perjuicios á Puerto-Rico ó á algunos comerciantes de esta isla. Comprende bien el Sr. Lastres en su claro talento que el caso que ha citado de mala direccion de la correspondencia, así puede constituir una falta de la Empresa, como de empleados de Correos, porque sabe S. S. que es frecuente, aun dentro de la Península, que una carta recorra media España antes de llegar al destinatario, y esto generalmente consiste en equivocaciones materiales de los encargados de dirigir la correspondencia. Puede, pues, ocurrir que paquetes destinados á Puerto-Rico se metan por equivocacion en las sacas destinadas á la Habana, y naturalmente, como en el camino no se abren, no hay medio de apercibirse del error material; por consiguiente, como los encargados de la correspondencia en los vapores-correos tienen el deber de entregar las sacas cerradas como las reciben en los puertos de embarque, si se han dirigido mal los paquetes destinados á Puerto-Rico, claro es que hasta llegar á la Habana no hay medio de evidenciarlo; y como el perjuicio no se puede ya evitar, la única manera de aminorarlo es remitirlos á su destino de la manera más rápida que sea posible.

Pero el Sr. Lastres comprenderá que ésta en realidad no es una falta que se puede achacar á la Empresa. Y no es que en este servicio, como en todos, no pueda haber descuidos, independientemente de aquellos que están al frente de él, porque los encargados de realizarle no siempre responden al buen deseo y á la buena voluntad de los que le dirigen. De modo, que entiendo que equivocar toda la correspondencia de Puerto-Rico llevándola á la Habana, no es materialmente posible; lo que podrá ocurrir es lo que he indicado al Sr. Lastres, y lo que, al parecer, ha sucedido y sucede con alguna mayor frecuencia de lo que conviene al crédito de nuestra administracion postal; esto es, que paquetes destinados á Puerto-Rico se metan por equivocacion en las sacas de la Habana, ó viceversa; pero esto no requeria la necesidad de formular una enmienda, ni siquiera de llamar acerca de ello la atencion del Gobierno en el Congreso, porque con solo advertírselo al Sr. Ministro de la Gobernacion, bastaria para que excitara el celo de los encargados de dirigir la correspondencia, á fin de evitar esos errores.

De otra falta ha hablado el Sr. Lastres, referente á carga tomada en el Havre por el vapor *San Agustin* para varios puntos de la isla de Puerto-Rico, que fué necesario llevar á la Habana por no tener la Compañía buque dispuesto para trasportarla.

Como yo, por mí orígen, estoy algo versado en la práctica de lo que suele ocurrir en las expediciones marítimas, debo hacer una indicacion al Sr. Lastres, sin desvirtuar en lo más mínimo lo dicho por S. S. Puede ocurrir que sea realmente una falta que deba corregirse, y el Sr. Lastres ha hecho perfectamente en llamar sobre ella la atencion para que la Compañía la tenga en cuenta y procure evitarlo para en adelante; pero puede suceder que esto ocurra independientemente de la voluntad de aquella, porque siendo limitadas las horas que los vapores-correos se detienen en Puerto-Rico, es necesario contar con el estado del mar

para que el trasbordo se pueda efectuar; y podria suceder que realmente el trasbordo no se hiciera, no por falta de vapor encargado de conducir la mercancía al punto destinado, sino porque no fuera posible realizarlo, y en la imposibilidad de detenerse, necesariamente se habia de llevar la carga, sin perjuicio de retornarla brevemente, mandándola á su destino.

Pero no examino el caso á que el Sr. Lastres se ha referido; me limito á hacer estas indicaciones para que S. S. las pueda apreciar, por si realmente explican lo que ha podido suceder. Y por mi parte, despues de haber contestado lo más brevemente que me ha sido posible al discurso del Sr. Lastres, no hago más que unir mi ruego al suyo en nombre de la Comision, para excitar el celo de este Gobierno y de todos los que le sucedan, para que obliguen á la Compañía concesionaria de los servicios postales marítimos y á las autoridades todas á que el contrato se cumpla taxativamente, y á que se interprete siempre en beneficio de los intereses del Estado y de la industria y comercio nacional.

El Sr. **LASTRES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LASTRES**: Vuelvo á insistir á título de rectificacion en rogar al Sr. Presidente del Consejo de Ministros que nos aclare lo que hemos creido que estaba algo oscuro; y en nombre de los Diputados de Puerto-Rico le agradeceria muchísimo que hiciera uso de la palabra para que el próximo correo pueda llevar promesas categóricas y terminantes sobre los viajes de retorno.

Por el discurso que ha pronunciado mi querido amigo particular Sr. García San Miguel, habrá visto el Congreso confirmada la razon de las quejas que tenía Puerto-Rico, si bien S. S. las ha explicado con su natural competencia, dándonos una razon. Todo lo que constituye una infraccion, tiene siempre un fundamento, algo que ha dado motivo para que se llegue á ese estado de cosas; pero la verdad es que el señor García San Miguel no ha podido ménos de consignar de una manera terminante que la Comision se asocia á lo que Puerto-Rico solicita, y esta adhesion por parte de la Comision, con la autoridad elevadísima que tiene, ha de dar una gran seguridad á la Antilla que tenemos el honor de representar, de que las cosas que he referido y otras muchas que hubiera podido referir, no se repetirán.

A título de rectificacion tambien, me importa recoger algo afirmado por el Sr. García San Miguel, que motiva un ruego al Gobierno; y no le dirijo de una manera más concreta al Sr. Ministro de la Gobernacion, porque no se encuentra en su banco, y sí al Gobierno que está dignamente representado en ese sitio.

De lo que ha dicho el Sr. García San Miguel se deduce una censura un poco fuerte contra el servicio de Correos en relacion á las provincias de Ultramar; y pues la explicacion de S. S. demuestra que las cartas se equivocan aquí en la Direccion de correos, tomando por correspondencia para la Habana la que es de Puerto-Rico y viceversa, tomando por correspondencia de Puerto-Rico la que es de la Habana; tenga eso en cuenta el Sr. Ministro de la Gobernacion, yo se lo suplico, porque un error en el envío de cartas para Ultramar no se remedia como el mismo error en la Península; y, por lo tanto, en vista de las explicaciones que ha dado el Sr. García San Miguel, yo ruego se tenga un cuidado exquisito en el apartado de la correspondencia para Ultramar; y siento que el señor Mansi no nos oiga, para que tome acta de todo esto, y evite la repeticion de esos hechos, que, como ha dicho muy bien el Sr. García San Miguel, llega el caso de que sean más frecuentes de lo que conviene. Ese mal habrá de remediarse en esa forma, hasta que se acepte por la Comision la enmienda, que creo va á aceptar sobre el modo de llevar el servicio á bordo de los vapores, y de la cual reglamentariamente no me puedo ocupar ahora; pero que vendrá á corregir los daños, si es que existen, por las causas que el señor García San Miguel ha expuesto.

Por lo demás, ya comprende el Sr. García San Miguel que las consecuencias de este mal no se evitan solamente exponiéndole á la consideracion del Congreso. Ya sé yo que hay capítulo especial de sancion penal; ya lo expliqué de una manera clara, pero en este punto yo era más ministerial que S. S., puesto que daba al Gobierno mayor amplitud de facultades, y aceptando lo que hay en el contrato, llevaba á la ley una mayor autorizacion para que en lo que no esté taxativamente marcado en el convenio, y siempre que de corregir defectos se trate, no careciera el Gobierno de facultades para ello.

Despues de las explicaciones dadas por el Sr. García San Miguel, y despues de las seguridades categóricas que ha dado en nombre de la Comision, esas seguridades y esas explicaciones deben satisfacer á Puerto-Rico en la medida posible; y como sería inútil sostener la enmienda, que ya ha producido sus efectos, pues he logrado que esas explicaciones puedan saberse en Puerto-Rico, doy término á mi discurso, y retiro la enmienda.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada.

La del Sr. Pedregal dice así:

«Los Diputados que suscriben proponen al Congreso la siguiente enmienda al art. 4.°, párrafo último del proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

En lugar de «la duracion del contrato será de veinte años,» se dirá «la duracion del contrato será de diez años.»

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel Pedregal.=José Castilla.=Ricardo Becerro de Bengoa.=Rafael Prieto y Caules.=Eduardo Baselga. Rafael María de Labra.=Julio Vizcarrondo.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision manifestará si acepta ó no la enmienda.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: La Comision tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pedregal tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **PEDREGAL**: Señores Diputados, las grandes cuestiones á que se presta el dictámen de la Comision, han sido tratadas ya ámpliamente en discursos verdaderamente elocuentes: quedan las cuestiones de detalle; pero hay en este proyecto detalles de índole tal, que merecen la denominacion de puntos capitales, y entre ellos, figura este de la duracion del contrato. La Comision propone que dure veinte años: la enmienda presentada reduce el término á diez.

En el dia de ayer, el digno presidente de la Comision anticipó ya una de las razones que se han tenido para fijar ese término de veinte años. Ha dicho que á gran velocidad y escasa subvencion, larga duracion

del contrato. (*El Sr. Gamazo hace signos negativos.*) Así lo habia entendido, y aun creo haberlo leido así. La subvencion y la velocidad están en relacion con la duracion del contrato: á corta duracion del contrato y gran velocidad, gran subvencion; á larga duracion del contrato y poca velocidad, escasa subvencion.

Y aquí sucede precisamente que con escasa velocidad sea larga duracion del contrato y muy importante subvencion, comparada con la de otros servicios similares en Naciones extranjeras.

Este es un punto que no he de analizar, porque no es objeto de la enmienda, y sobre él no puedo entrar en discusion: únicamente llamo la atencion sobre el particular, que considero como una contestacion anticipada, que ha intentado dar el señor presidente de la Comision.

Queria al mismo tiempo llamar la atencion sobre la equivocacion en que se ha incurrido al fijar estos datos, como se ha incurrido por la Comision en otras equivocaciones. Por ejemplo, se ha insistido mucho en que este servicio debe estar por necesidad á cargo de una entidad nacional; que no haya de ir jamás este servicio á manos de un extranjero; y segun el texto literal del contrato, cabe que una Compañía extranjera sea la que venga á encargarse de este servicio, por cesion que le haga la Compañía Trasatlántica, con aprobacion del Gobierno; esto, no obstante haberse supuesto que no se podia admitir tal hipótesis, por razones de patriotismo, ó de otra índole. Se ha supuesto tambien que era de absoluta necesidad la subvencion fijada por las expediciones, de que se hace minuciosa relacion en el dictámen, y nos encontramos con que por un acto de desprendimiento se concede á dos puertos de Galicia una expedicion mensual á Cuba, con lo cual hace la Compañía un regalo de 1.200 000 pesetas. ¿Por qué no se han tomado en cuenta estos viajes para aumentar la subvencion? Y cuando la subvencion no se aumenta ¿cómo es que hace la misma Compañía gracia de 1.2000.000 pesetas?

Pero tiene mucho, muchísimo más de excepcional todavía este contrato: hay en él algo que no se encuentra en los contratos que ordinariamente celebra la Administracion para el cumplimiento de los servicios públicos. Se ha dicho por unos que este contrato debia someterse á la aprobacion de las Córtes, y se ha sostenido por otros que es un contrato perfecto, celebrado entre la Administracion y la Compañía, y que únicamente venimos á discutir acerca del crédito pedido para el cumplimiento del contrato.

La prueba de que el contrato está sometido á la deliberacion del Congreso os la estoy dando, con apoyar la enmienda que he presentado, y que habrá de ser sometida á votacion. Más aún; este contrato no podria celebrarlo la Administracion, teniendo en cuenta sus excepcionales condiciones, porque en él se conceden privilegios y se establecen exenciones que no pueden ser objeto de concesion administrativa, sin que preceda la votacion de las Córtes. ¿Cómo era posible que á la Compañía se le concediesen los privilegios y las ventajas, á que se refiere el art. 6.°; como era posible que se la eximiese de todo impuesto especial, si préviamente no recayese sobre esto la aprobacion de las Córtes? ¿Quién tiene atribuciones para eximir de impuestos directos ó indirectos á la Compañía, sino las Córtes? Pues á esto se refiere una de las condiciones del contrato. Ese contrato debia venir á las Córtes, porque no puede ser objeto de contratacion la exencion de un tributo especial ó general. Se exime tambien á la Compañía de los derechos que corresponden al Estado por la introduccion, abanderamiento, matrícula de los buques, etc. ¿Quién puede autorizar esta exencion, sino las Córtes? De absoluta necesidad era que este contrato viniera á la aprobacion de las Córtes.

Se trata en el art. 64 de la manera de regular ciertas indemnizaciones, para el caso de que use de determinadas facultades el Gobierno, y para regular esas indemnizaciones se establece nada ménos que un tribunal arbitral, dejando sin efecto, para el caso, lo que dispone la ley de 17 de Agosto de 1870, y faltando á la doctrina reconocida por todos, en cuanto á que no se admita el juicio arbitral para el cumplimiento de contratos celebrados con la Administracion. Pues si hay un art. 64, que establece un tribunal arbitral, que ha de resolver cuestiones de importancia, y quizá sobre indemnizaciones de gran cuantía; que priva de la jurisdiccion correspondiente á la Administracion activa, en su caso, y al Consejo de Estado, cuando el asunto llegue á ser contencioso-administrativo en lo relativo al cumplimiento, inteligencia, y efectos del contrato, ¿cómo se concibe que hubiera podido tener validez y eficacia este contrato celebrado entre la Administracion y una Compañía, si no hubiera venido á la aprobacion de las Córtes?

Era necesaria la aprobacion de las Córtes. Este contrato es parte integrante de un proyecto de ley. Sobre el contrato es necesario que recaiga la aprobacion de las Córtes, para que tenga eficacia; no basta traerlo á la ratificacion, como se podria traer otro contrato cualquiera; es necesario que recaiga sobre cada uno de estos artículos, ó en globo, la aprobacion de las Córtes, á fin de que, por medio de una ley excepcional, queden derogadas otras, que son generales de la Nacion. Importa tener esto muy en cuenta, porque hay quien pretende que las Córtes van á aprobar única y exclusivamente el proyecto de ley, por cuanto en él se pide un crédito para dar cumplimiento á este proyecto de contrato. Los que aprueban este proyecto de ley, aprueban el contrato y cargan con toda la responsabilidad del contrato. No hay otro medio que el de impugnar el contrato, votar contra el proyecto de ley, hacer lo que estamos haciendo desde estos bancos, para descargarse de la responsabilidad moral, que pueda traer consigo la aprobacion del contrato celebrado con la Trasatlántica.

Otras condiciones hay en este contrato, que están en más íntima relacion con la enmienda presentada, porque, segun la índole del proyecto de contrato presentado á la aprobacion de las Córtes, hay algo, que no ataca, porque nada hay que ataque ni pueda atacar á la funcion legislativa de las Córtes; pero que está en cierta oposicion con el libre ejercicio de la potestad legislativa, que á las Córtes corresponde.

Se supone que durante un período de veinte años habremos de tener un servicio de correos tal cual hoy existe, y habremos de tener trasportes de militares y de licenciados tal como hoy los conocemos; y en cuanto este régimen, que perpetúa el Gobierno con la celebracion del contrato, subsista, habrá razon, habrá motivo, habrá causa que justifique la subsistencia de este contrato.

Pero desde el momento en que se modifique por la libérrima facultad que las Córtes tienen de modificar el régimen colonial, ó el servicio de Correos, para

lo cual no cabe poner limitacion ninguna, ni se pone, á la potestad de las Córtes; desde el momento en que el Gobierno, por altas razones de conveniencia pública, ó porque así lo aconseje la justicia, ó lo reclamen el porvenir de la Nacion española y la prosperidad de sus colonias, introduzca trascendentales modificaciones en nuestro régimen colonial, faltará el fin que se ha de cumplir por medio de este contrato.

¿Sería posible, Sres. Diputados, que, si reformado el sistema colonial, tuviésemos un régimen parecido al que tienen las colonias inglesas, y no hubiera necesidad de enviar soldados, ni de traer licenciados, sería posible que subsistiera una subvencion otorgada para un servicio, que no existiria? Si las modificaciones que se introdujesen afectaran al servicio de correos y no fuera el criterio del Gobierno tan estrecho como lo es hoy, ¿sería posible que subsistiera esa subvencion, que subsistieran las obligaciones que el Gobierno contrae, habiendo desaparecido el servicio establecido por este proyecto de contrato?

Indudablemente todo contrato está justificado por la causa que preside á su celebracion y por el fin que se proponen las partes contratantes; y si este fin falta, si desaparece la causa del contrato, el contrato deja de existir, segun los principios de derecho. En los contratos que la Administracion celebra se prevé el caso de rescision siempre que los intereses públicos ó las reformas que se introduzcan en la administracion y en el gobierno del país hagan innecesario el contrato mismo, ó sea conveniente introducir en su contextura trascendentales modificaciones.

Pero aquí no se prevé nada, y si la rescision llega, tanto mejor para la Compañía Trasatlántica, que tendrá perfecto derecho para exigir toda clase de indemnizaciones; y lo que pida por daños y perjuicios será de tal entidad, que pondrá miedo en el legislador más animoso para establecer verdaderas reformas, por más que las reclamen los intereses públicos, á fin de no ponerse en el riesgo de tener que pagar grandes, cuantiosas indemnizaciones. Esto se salva con la enmienda presentada, porque ya que de esta índole son los servicios objeto del contrato, la prudencia aconseja que no se prolongue de la manera que se prolonga la duracion del contrato; la prudencia aconseja que se limite todo lo posible. ¡Veinte años! Yo prescindo, señores, de los prodigios que en ese tiempo pueda realizar la industria, por lo que respecta á la velocidad, y de lo que pueda acontecer en el régimen mismo de la navegacion. Sí os indicaré que si hoy estamos amarrados, durante un período de veinte años, á ese contrato, en las condiciones más desventajosas, dado el estado de nuestra industria, mañana, cuando vengan nuevos progresos, no estaremos amarrados, sino crucificados en la cruz que nos prepara el Gobierno.

La prudencia aconseja que se medite mucho sobre la duracion de un contrato que en tales condiciones se celebra; ó para prolongarlo indefinidamente, porque hay algo de indefinido en su duracion. Si el contrato se suspendiese por motivos de guerra, ó por otras causas de fuerza mayor, á la Compañía corresponde el derecho de prolongarlo por otro tanto tiempo como el que haya tenido de suspension. De manera, que si en esta Europa agitada, como puede suceder, ocurren nuevas desgracias y se suspende este servicio, quedará en suspenso el cumplimiento de este contrato, para prolongarlo despues, hasta Dios sabe cuando; así es, que no es solo ya nuestra generacion la que está sujeta á este proyecto de contrato entre la Trasatlántica y el Gobierno; es un regalo, además, que hacemos á las generaciones venideras.

Pregunto á la Comision: Si por efecto de reformas que la Nacion introdujese en su régimen colonial, que á esta facultad y á esta potestad no cabe poner límites de ninguna clase, porque es la potestad del Soberano; si, por efecto de reformas que se introduzcan en las leyes españolas y aconsejen, ó no, los intereses supremos de la Nacion, el fin á que responde este contrato no subsistiera y desapareciese la causa en cuya virtud se celebra, ¿continuaría la Nacion obligada á pagar la subvencion que se estipula en favor de la Compañía Trasatlántica? Y si por actos de las Córtes que aprueban el contrato no fuera posible dar el pasaje y trasporte que se compromete á dar la Nacion á la Compañía Trasatlántica, ¿habria derecho á indemnizacion? Es un contrato que se celebra entre el Poder soberano y la Compañía Trasatlántica; es un contrato que se celebra por medio de una ley; y si una de las partes contratantes modifica fundamentalmente el régimen colonial, y hace imposible el cumplimiento del fin de este contrato y deja de existir la necesidad del trasporte de tropas, y aun tambien del trasporte de la correspondencia; si falta esa subvencion indirecta, además de pagar la subvencion directa, ¿estaremos obligados á una indemnizacion que sería siempre crecida? ¿Cómo no se ha previsto esto, cuando se trata de la duracion por veinte ó más años, que equivale á medio siglo para los tiempos que corremos? Esto aconseja, señores de la Comision; esto nos impone, señores Diputados, proceder con la mayor prudencia en la aprobacion de este contrato, y sobre todo, con relacion á este punto concreto de su duracion. Estas son razones de órden político.

Hay razones de otra índole, razones que reconocen por fundamento principios elementales de derecho constitucional, que se ponen un tanto en peligro... en peligro no; ¿qué Córtes vacilarian en la reforma del régimen colonial, si las circunstancias de los tiempos y los intereses públicos así lo aconsejasen? No habria Córtes que vacilasen; la reforma vendria, porque sería una suprema necesidad de los intereses públicos y la salvacion de la Nacion misma; pero enfrente tendríamos la indemnizacion, las obligaciones contraidas por medio de este contrato; y cuando se piensa en la índole, en el carácter, en las condiciones de toda funcion legislativa, que ha de ser incondicional por su naturaleza, que ha de ejercerse libérrimamente, sin limitacion de ninguaa clase; cuando se piensa en que al ejercicio legítimo de la funcion legislativa se le impone cierto límite moral, con la amenaza de una gran indemnizacion ¿qué sucederia? Yo aconsejaria á la Compañía Trasatlántica, si me encontrase cerca de ella, que pensase en las consecuencias; yo aconsejaria á la Compañía Trasatlántica, que no creyese demasiado en el texto del contrato, porque al lado de los contratos están las necesidades supremas de la Nacion, está la incontrovertible potestad que las Córtes tienen para introducir reformas, siempre que su sistema político, colonial, ó nacional, así lo aconsejen.

Un recuerdo me llega á la memoria. Allá, por los años 40 y tantos, se fundó un Banco de Fomento y Ultramar, que tomó á su cargo el servicio de correos; servicio que fué objeto de un contrato, y que trajo

consigo un semillero inagotable de pleitos; poco tiempo há, hará cosa de año ó año y medio, resolvia el Consejo de Estado graves cuestiones relacionadas con el cumplimiento de ese contrato, que se encuentra en litigio todavía.

Conviene, pues, aclarar, y aclarar muchísimo, porque, no obstante, y á pesar de ese tribunal arbitral que para un objeto especial se constituye en este proyecto de ley ó de contrato, será posible, ¿qué posible? será seguro que en el cumplimiento de este contrato sobrevengan tales y tales dificultades que la Compañía Trasatlántica, si ella fuese la que hubiere de asistir á su cumplimiento en sus últimos dias, se asustaria y retrocederia seguramente ante su aprobacion: lo probable es, ¿quién desconoce esta clase de negocios?; lo probable es que los que organicen el servicio no sean luego los que lo desenvuelvan.

Hay otras razones, y razones poderosas, razones decisivas, para que la duracion de este contrato no se prolongue más allá del término de diez años.

La Compañía que toma á su cargo un servicio público de esta importancia, ha de tener en cuenta el capital invertido, que ha de ser amortizado, y el Gobierno ha de dar todas las facilidades y poner al contratista en las condiciones convenientes para que el capital comprometido en el negocio se amortice al tiempo de finalizar el contrato; de manera que haya obtenido recompensa el trabajo, una moderada ganancia, y además la seguridad de la amortizacion. En el período de diez años, ¿hay la seguridad de que se amortice el capital invertido en este servicio? Basta para dar contestacion que volvamos los ojos al artículo 7.° del contrato; artículo que se ha invocado en contra de los impugnadores; artículo que se considera, por las disposiciones en él contenidas, como una defensa del proyecto ó del dictámen de la Comision.

Segun este artículo, la liquidacion habrá de practicarse, para saber si hay ó no utilidades, con los siguientes datos: se deducirán del producto bruto de la Empresa los gastos corrientes de entretenimiento del vapor y una parte proporcional de los gastos generales de explotacion de los servicios contratados.

Aquí no estará de más una explicacion por parte de la Comision. ¿En los gastos generales de la explotacion va comprendido el rédito del capital? Parece que sí. (*El Sr. Gamazo*: No.) ¿Cómo no se incluye entonces el rédito del capital, que es partida tan interesante en toda liquidacion; cómo no se incluye aparte en este art. 7.°? ¿Por qué se prescinde de los intereses del capital, que legítimamente han de ser deducidos del producto bruto del negocio? Que no estén comprendidos en los gastos generales los intereses, lo pongo en duda; y lo pongo en duda, porque es práctica constante en toda clase de negocios considerar como un gasto general los intereses del capital invertido. Si los intereses no se comprenden entre los gastos generales, ¿qué clase de gastos generales son los que se han de deducir del producto bruto? ¿Qué gasto más general y más indispensable que el interés del capital invertido?

Se deducirá tambien el 6 por 100 del valor del barco (segun balance), como prima de seguro. Perfectamente, porque es la manera de tener garantida la propiedad.

Se deducirá además el 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de su mobiliario, como amortizacion. De manera que el mobiliario se amortiza en cinco años, y con el 5 por 100 de amortizacion para el barco, claro es que no se amortizaria sino en el período de veinte años.

Cinco por ciento del valor de inventario del barco. ¿Por qué y para qué se hace la deduccion de esta cantidad rebajándola del producto bruto? ¿A quién se adjudica este 5 por 100 del valor del barco? Se rebaja en el producto bruto ese 5 por 100; ¿con qué fin, para qué? ¿Para gastos generales? No, que tienen su capítulo. ¿Para el seguro? Tampoco. ¿Para la amortizacion del barco? Tiene su 5 por 100. ¿Será para el mobiliario? Tiene tambien su amortizacion. Luego ese 5 por 100 del valor del barco habremos de aplicarlo á la amortizacion tambien, si no se le da otro destino. Prescindo, pues, de ese 5 por 100, mientras la Comision no me diga qué objeto tiene. (*El Sr. Gamazo*: El interés.) Pudiera haberse expresado, porque lo merecia.

Pero viene el párrafo 6.°, y dice: 5 por 100 como fondo especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecucion del presente contrato. ¿Se pretenderá dejar este 5 por 100 de reserva especial para adjudicarlo á algun ser invisible? Es el fondo especial de reserva, en toda clase de negocios, aumento de capital que forma parte del capital destinado á la amortizacion, cuando no tiene otro destino. Mientras el negocio marcha y se desenvuelve, el fondo de reserva no es más, ni ménos, que algo parecido á lo que en la máquina de vapor es el volante. El capital de reserva sirve para dar al negocio cierta regularidad; sirve para establecer cierto órden, que de otro modo podria faltar, porque habria necesidad de tomar cantidades á préstamo, en casos imprevistos, mientras que procediendo con prevision y economía existirá un fondo para atender á urgentes necesidades. Desde el momento en que se hace una deduccion para fondo de reserva, y ese fondo de reserva existe, es aumento de capital, y todo aumento de capital en esta clase de negocios se destina por necesidad á la amortizacion. Tenemos 5 por 100 para amortizacion del barco; 5 por 100 para la formacion de un capital de reserva, que en su dia se habrá de encontrar, porque todas las demás necesidades del negocio tienen ya su capítulo especial.

Si, pues, en el período de diez años se ha contado con un 5 por 100 de deduccion para la amortizacion; 5 por 100 para la formacion de un capital de reserva, que al final se encontrará, en el término de diez años está amortizado el capital del barco, y por consiguiente, no se puede dar más duracion al contrato. ¿Se quiere concederle otro período de diez años? Pues entonces resultará que, despues de haberse reintegrado de los intereses, de los gastos originados y de la amortizacion, tendrá un *superavit* que será próximamente igual, si no superior á lo obtenido en el primer período de los diez años. Esta concesion no puede otorgarse por las Córtes; porque sería demasiado; bastante es que se le aseguren por completo el capital, los intereses y la consecucion de no escasas utilidades. Para quien algo conozca la clase de empresas navieras, no causará asombro que yo diga que la amortizacion en un período de cinco ó seis años es lo ordinario. Por lo mismo que es muy arriesgada, y el riesgo se suprime con el seguro; por lo mismo que es aventurada toda empresa naviera, tiene utilidades proporcionadas, y esas utilidades permiten que en un período corto se amortice el capital. Si se

amortiza en el término de diez años el capital invertido en la navegacion, ¿por qué se contrata para el largo período de veinte años? Si á la amortizacion, con relacion al capital se dedicase cada año el 5 por 100, menguada empresa sería la navegacion; menguado negocio sería, si por término medio diera ese resultado. Lo grave en los negocios de la navegacion, está en el riesgo; pero el riesgo se suprime con el seguro, y suprimido el riesgo, destinando á la amortizacion tan solo el 5 ó 6 por 100, queda el negocio de la navegacion como negocio excepcional.

Con recordar, señores, lo que han sido en todos tiempos los préstamos á la gruesa, se viene en conocimiento de que las empresas navieras son empresas arriesgadas, pero de gran produccion; y como empresas de gran produccion, reintegran los capitales en término breve.

Fijar el período de veinte años como duracion del contrato, es tanto como decir á la Compañía: despues que pasen diez años, podrás hacer el servicio con barcos, que no tendrán todas las condiciones necesarias para hacerlo. La demostracion de esto es sencilla.

Prescindiendo de los barcos que ahora tiene la Compañía, de los cuales se dice que son inservibles, que no lo sé, y como no estudié la cuestion bajo ese aspecto, no quiero entrar en ella; suponiendo que sean nuevos todos los buques que salgan al mar para los servicios postales, resultará que, al terminar los diez años, por el servicio que prestan esos barcos, por la velocidad que llevan y por los accidentes á que se encuentran expuestas todas las embarcaciones, ya no podrán continuar sirviendo, á no ser que se reponga por completo en ellos el casco y las calderas y todos los pertrechos del barco. ¿Vamos á poner á la Compañía en condiciones de que continúe el servicio durante un período de diez años, con barcos remendados, con barcos cuyos desperfectos hayan podido ser reparados, bien ó mal, pero que al fin serán barcos ancianos, como decia en su elocuente discurso el señor Navarro Reverter? Esto no es posible. El servicio se ha de cumplir ahora y siempre con buques de excepcional celeridad; que ofrezcan toda clase de seguridades; que no estén sujetos á contratiempos por las recomposiciones que en ellos se hayan hecho. No; es necesario contratar un servicio de primer órden, y para un servicio de esa clase hay que tener tambien barcos de primer órden, barcos nuevos. No supongamos que haya de continuar el servicio, despues de los diez años, con barcos que hayan sufrido más de una reparacion, y que por ende hayan quedado expuestos á muchas contrariedades y accidentes de mar.

Una partida importante habrá de entrar en las liquidaciones, sobre todo en la liquidacion final, para hacer el cálculo, en cuanto al período en que habrá de quedar amortizado el capital invertido. ¿Se ha contado con la subvencion? La subvencion es un rendimiento de 80 millones de pesetas en un período de diez años. Pues esos 80 millones de pesetas, si no se han contado en esa liquidacion, á que se refiere el artículo 7.° del contrato, quedarán como ganancia líquida por separado. ¿Entra la subvencion en esta liquidacion? ¿Por qué no se expresa así? Se habla del producto bruto del negocio, no de la subvencion que el Gobierno da; se habla de lo que rinde el barco por los servicios marítimos que presta; no se habla de la subvencion, que es uno de los ingresos principales que la Empresa ha de tener.

Comprendereis, Sres. Diputados, que en todo esto hay algo, que sin duda la Comision no ha podido estudiar técnicamente; que ha debido ser estudiado por aquellos que tienen perfecto conocimiento del negocio, y quien lo tiene es la Compañía Trasatlántica, no los dignos y entendidos miembros de la Comision ni el Sr. Ministro de Ultramar, que nunca ha sido naviero, ni se ha dedicado á estos asuntos.

He concluido, porque apoyando una enmienda y teniendo que molestar otra vez vuestra atencion para apoyar otra, no debo hacer más que observaciones muy concretas al asunto. Concluyo suplicando á la Comision que fije su atencion en lo que significan y valen esas sustracciones al producto bruto, que aparecen en la liquidacion ó proyecto de liquidacion contenida en el art. 7.°, para aplicarlas en su dia á la Compañía Trasatlántica. He dicho.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Me felicito, Sres. Diputados, del discurso del Sr. Pedregal, porque en medio de las injusticias que S. S. ha cometido con la Comision, me brinda la ocasion de explicar una cosa que hasta ahora no ha sido explicada; es á saber, el art. 7.° del contrato proyectado; artículo respecto del cual he anunciado y confirmo que es un verdadero módulo por donde se impedirá que la Compañía reciba absolutamente más de lo necesario para satisfacer un módico interés á su capital, y nada más que esto si el Gobierno cumple, como seguramente cumplirá con su deber.

Pero antes de llegar á este punto, me ha de permitir el Sr. Pedregal que me haga cargo de las observaciones preliminares de S. S. El Sr. Pedregal empezó por atribuirme una declaracion que yo no habia hecho, la declaracion de que este contrato fijaba el plazo de veinte años, porque la velocidad era grande y la subvencion pequeña. Yo no dije esto; yo dije que se guardaba cierta proporcion en todas partes entre la velocidad y la subvencion, así como entre éste y la mayor ó menor duracion de los contratos; y recordé que esto estaba confirmado en cuantos contratos habian hecho las Naciones extranjeras, y aun creo haber citado proposiciones presentadas el año 1878, cuando el Gobierno inglés trató de celebrar sus convenios con la Peninsular Oriental; proposiciones todas calcadas en esta proporcionalidad: á mayor velocidad y menor duracion del contrato, doble ó triple subvencion, aumentando siempre esta subvencion en razon directa de la velocidad y en razon inversa de la duracion del contrato. Esto es lo que he dicho, y no otra cosa.

En cuanto á la importancia de la subvencion que aquí se otorga y á las velocidades que aquí se exigen, dije lo que me pareció necesario, despues del ámplio debate que sobre esta materia se ha sostenido, en mi primer discurso; pero ayer no volví á hablar del asunto.

El Sr. Pedregal cree que este contrato no puede ménos de ser materia legislativa, por varias estipulaciones que en él se contienen, entre las cuales ha citado S. S. aquella por efecto de la cual los barcos que importe la Sociedad concesionaria quedarán exentos de los derechos de abanderamiento, y aquella otra en virtud de la que las cuestiones que surjan sobre la

cuantía de la indemnizacion que ha de hacerse al concesionario en el caso de ocuparle los barcos para un servicio de guerra serán sometidas á un tribunal arbitral. Pues, Sr. Pedregal, S. S. ha dicho que no queria profundizar la cuestion, y yo estoy persuadido de eso, porque S. S. tiene medios sobrados para hacer demostraciones más convincentes que la que nos ha hecho al sostener su enmienda: esos dos casos, esos dos preceptos que en opinion de S. S. no pueden ménos de ser de la competencia legislativa, están copiados de los contratos de 1878 y 1880, y no solo de los contratos españoles sino de los contratos celebrados sin el concurso de las Cámaras por otros Gobiernos, como que forman parte del pliego de condiciones de la concesion, el cual nunca se ha sometido á la aprobacion del Poder legislativo.

Exentos del derecho de abanderamiento están los barcos destinados al servicio de Filipinas por el contrato de 1880. Lo que hay es que en el contrato que ahora se somete á vuestra deliberacion se ha previsto un caso que no tuvieron en cuenta los autores del pliego de condiciones de 1880; es, á saber, que si se importan los barcos con destino al servicio postal y luego se venden con destino á otros servicios, desde el momento en que la Compañía los enajena ó dedica á objetos peculiares suyos, tiene obligacion de pagar los derechos de abanderamiento.

En cuanto al arbitraje de que hablaba el Sr. Pedregal, pretendiendo que con él se han infringido varios artículos de la ley orgánica del Consejo de Estado, tengo que decir á S. S. que, aparte de que lo mismo se estableció en 1878 y en 1880, la regularizacion pericial del desperfecto que los barcos tengan cuando el Estado los ocupe en caso de guerra, no es más que un medio de prueba preestablecido por las partes; pues en cuanto á la jurisdiccion dice el contrato en otro artículo de que S. S. no ha tenido la bondad de ocuparse, que el Ministerio de Ultramar, y en su caso el Tribunal contencioso son los únicos competentes para resolver las cuestiones que del contrato surjan. Lo mismo exactamente que en todo tiempo se ha dicho.

Ha afirmado el Sr. Pedregal que, á pesar de nuestros deseos de que solo una Sociedad española pueda desempeñar los servicios contratados, en el contrato hay medios y resortes para que sea una Compañía extranjera la que los preste. Claro está; si el principal defensor de los intereses nacionales, si la suprema encarnacion de la nacionalidad española se pasa al enemigo, todo eso y mucho más es posible; pero ¿cómo se ha de concebir la posibilidad de que una Sociedad extranjera se sustituya á una española sin la complicidad del Gobierno? En primer lugar, no se puede hacer cesion del servicio sino con aprobacion del Gobierno; en segundo lugar, las acciones han de ser nominativas y no pueden trasferirse sin aprobacion del Gobierno. Ahora bien; es preciso, Sres. Diputados, para que se dé el caso que teme el Sr. Pedregal, que el Gobierno tenga particular complacencia en que la cesion se haga á una Compañía de extranjeros (pues en todo caso ha de estar domiciliada en España), y en que la trasferencia de las acciones se haga tambien á extranjeros; porque si el Gobierno no quiere, no sucederá nada de eso. Se ha hablado de las obligaciones. Las obligaciones pueden estar donde quieran, no tienen jamás dominio sobre la Empresa; mientras los gerentes de la Empresa, que han de ser nombrados con la aprobacion del Gobierno, al punto de que si no le satisface una propuesta puede exigir otras; mientras la garantía de la Empresa ó las acciones que son las que gobiernan, estén en manos de españoles, los acreedores pueden ser los que quieran sin peligro.

Es preciso, además, tener en cuenta que en el contrato existe un artículo en virtud del cual ninguna obligacion puede afectar á los barcos sino despues de las á que estén sujetos en favor del Estado; de manera que lo que teme el Sr. Pedregal no sucederá, á no ser que el Gobierno tuviera el empeño de que sucediese.

Preguntaba el Sr. Pedregal si al aprobarse este contrato se entendia vincular ó hipotecar á la Compañía concesionaria la libertad con que los Poderes legislativos pueden acordar toda clase de reformas. Es evidente que no. ¿Quién ha pensado en semejante cosa? Si el Gobierno entendiera (este ú otro cualquiera) que se necesitaban reformas de tal índole en la esfera de la política, en la esfera de la administracion ó en la de la economía social que afectasen directa ó indirectamente al contrato, ¿por qué ha de quedar ligada la Nacion española, y por qué ha de entenderse que quedan restringidas las facultades del Poder legislativo en esa ni en ninguna otra materia?

Pero preguntó el Sr. Pedregal: ¿es que si nosotros proclamáramos la autonomía en nuestras colonias subsistiria el servicio de correos? Yo creo que puede estar tranquilo el Sr. Pedregal en cuanto á esa eventualidad. Deseosos nosotros como quien más, y creo yo que deseosos todos los Gobiernos que se sienten en este banco de llegar á la completa unificacion, á la completa identidad de derechos, mejoras y situacion entre las provincias de allende los mares y las provincias peninsulares, se me figura que han de renunciar con inmensa dificultad, con violencia inmensa á mantener aquellas provincias unidas á la Patria por un mismo vínculo. Podrá irse, y en mi concepto se irá (el partido liberal tiene ese deseo y ese deber) á las reformas, y debe ir urgentemente; pero de esto á la autonomía, esté tranquilo el Sr. Pedregal, hay una inmensa distancia. No hagamos, pues, tales hipótesis, que á mí me parecen de todo punto inverosímiles.

Aun cuando la admitiéramos, todavía tendríamos que estudiar la cuestion bajo otro aspecto; porque yo conozco colonias autónomas que contribuyen á la subvencion de los servicios postales con la Metrópoli, y por tanto, es claro que ese caso no resolveria la dificultad.

Pero ha dicho el Sr. Pedregal, y yo que soy completamente sincero, voy á asociarme un poco á su manera de ver en este asunto; ha dicho el Sr. Pedregal que no se puede fiar mucho en esta clase de contratos cuando se pone el interés de la Empresa frente á los intereses públicos; y eso que sostenido dentro de aquella medida y de aquellas conveniencias que los altos principios de justicia trazan á toda Nacion honrada no tiene inconveniente ninguno, y es por el contrario, una máxima de gobierno, eso tendria graves inconvenientes si se proclamara como una norma para satisfacer todo género de caprichos.

Yo creo que el dia que este contrato fuera un obstáculo ó una séria dificultad para el desarrollo de los intereses públicos, el país, usando de su soberanía, lo rectificaria, lo rescindiria, haría, en fin, de él lo que ha hecho en uso de su soberanía de tantas otras cosas más arraigadas, más antiguas, respecto de las

que, unas veces se ha preocupado de la indemnizacion, y otras veces la ha creido improcedente.

Lo que digo es que todas estas cosas, dentro de los principios del derecho, deben quedar subordinadas á las inspiraciones de la justicia, que obliga por igual á las Naciones y á los indivíduos, y que el ir á la rescision caprichosamente sería una insigne iniquidad, de que ninguna Cámara se haria cómplice.

Vengo, pues, Sres. Diputados, al art. 7.°, cuyo análisis ha sido la tarea principal acometida por el Sr. Pedregal en defensa de su enmienda. En ese artículo, dice S. S., hay medios de amortizar el capital en diez años, y aun se le figura que es generoso en el cálculo. Pues yo le digo al Sr. Pedregal que este artículo encierra todo el pensamiento, y es la defensa verdaderamente inatacable del contrato que discutimos. Vamos á verlo: podré estar equivocado; pero afirmo que no he encontrado un solo argumento que desvanezca mi error, si en efecto le padezco. ¿Qué es el art. 7.°? El art. 7.° es la limitacion puesta á las ganancias inmoderadas que pretendiese hacer la Compañía; es la reduccion anual de la subvencion concedida, si esta subvencion fuese excesiva. ¿De qué manera? De esta manera, muy clara y perceptible en el contrato.

Dije ya el otro dia que el plazo de cinco años para establecer la participacion del Estado en los beneficios no se habia fijado arbitrariamente, sino teniendo en consideracion la persona con quien se contrataba y los sacrificios que de momento era preciso exigirla si ha de cumplir con las otras prescripciones del contrato, como la adaptacion de los barcos actuales y de los nuevos al servicio de guerra; adaptacion que siendo necesaria, será inexcusable, y siendo posible, aunque no necesaria, podrá decretarse. Ahora bien; pasados cinco años, la Compañía, que habrá establecido desde el primer momento su contabilidad en la forma que el artículo dispone, es decir, abriendo una cuenta á cada barco; cuenta que el Gobierno ha de examinar cuando quiera, hará figurar en el *Debe* de esa cuenta las partidas que menciona el art. 7.° Ese *Debe* es mucho más restringido de lo que quieren que sea los hombres más experimentados en esta materia; lo que por tal concepto se ha fijado en este contrato, es inferior á lo que el Sr. Beranger calculaba gastos necesarios en toda explotacion. Se señala un 6 por 100 de prima de seguro. En este punto el contrato no sigue las inspiraciones de mi digno amigo el señor Beranger, el cual fijaba el 3 por 100 de seguro, á todo riesgo, pero se ajusta á los presupuestos á que aludí el otro dia, hechos en Francia con motivo del servicio de Nueva-York y de las Antillas, y á los hechos en Alemania y en otras partes.

El Sr. Pedregal no ha discutido esta partida del 6 por 100 de seguro, 5 por 100 del capital del barco, y 20 por 100 de su mobiliario como amortizacion. Tampoco esto lo ha discutido el Sr. Pedregal; es la misma cantidad que ha señalado el Sr. Beranger en cuanto al barco. En cuanto al mobiliario, implica que el mobiliario de los vapores-correos no dura más que cinco años, lo cual, cualquiera que conozca esta industria, confirmará; y si en efecto se consintiera que durara más, no sería culpa del contrato que tiene su resorte en otro artículo para que las visitas ordinarias ó extraordinarias hagan retirar lo que no esté en perfecto estado de servicio; en su derecho, pues, estarán los inspectores del Gobierno, haciendo retirar todo mobiliario que exceda del plazo de amortizacion.

«El 5 por 100 del valor de inventario del barco.» El Sr. Pedregal, al analizar los párrafos 1.° y 2.°, advertia que allí no se hablaba de intereses, y ha extrañado que no se diga aquí á qué se destina este 5 por 100. Pues ese 5 por 100 es el interés del capital, y no me parece exagerado en España, y ménos me lo parece teniendo en cuenta que la Compañía tiene una deuda en obligaciones que excede á su capital activo desembolsado en medio millon de duros.

Los gastos corrientes de entretenimiento del vapor los ha examinado con exactitud el Sr. Pedregal. En ellos están comprendidas las reparaciones ordinarias; es decir, aquellas que fijaba el Sr. Beranger en el 2 por 100 del valor de los barcos.

Pero dice S. S.: ¿qué significan los gastos generales de explotacion? Pues es una cosa perfectamente clara y averiguada. Toda Compañía terrestre ó marítima tiene gastos generales para explotacion de las industrias ó de los servicios que ejerce, y esos gastos generales figuran en todas las Memorias de todas las Sociedades navieras, y son por ejemplo: en la Trasatlántica francesa $4^1/_2$ millones de francos al año; en la Península Oriental tres millones y pico de pesetas, y en la Española una cantidad que no está precisada, pero que deberá precisarse, y que no podrá exceder los límites prudenciales si el Gobierno hace uso del derecho que le da el contrato de reemplazar al administrador que no cumpla en un año con sus deberes. El Sr. Beranger calculaba en su presupuesto esta cifra de gastos generales en 200.000 pesetas respecto de Filipinas, otras 200.000 para Cuba, y así, sucesivamente, de tal suerte, que reduciendo esas cifras á un tanto por ciento sobre el valor de los vapores, venian á representar un 78 á 90 céntimos por 100 del capital invertido en cada línea. Pues bien; yo sostengo que el Gobierno puede reducir estos gastos á lo estrictamente justo, puede vigilarlos con eficacia; y añado que no extendiendo los gastos de entretenimiento de los vapores más allá de la cifra de 2 por 100 en lo relativo al casco, segun el informe del señor Beranger, aplicando al interés este 5 por 100 de que trataba el Sr. Pedregal y cuidando de que los gastos á que se refiere el párrafo 7.°, hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., se fijen en un tanto por ciento alzado ó se justifiquen de una manera cumplida en cuentas, tendremos una cifra de gastos muy inferior á la que el Sr. Beranger calculaba en sus proyectos.

«Pero aquí hay un 5 por 100 de reserva, dice el Sr. Pedregal; ¿y para qué?» ¡Señor Pedregal! No habrá seguramente persona versada en estas materias; y S. S. lo es, aunque modestamente haya hecho protesta de que no las conoce, que ignore que una Sociedad sin reservas es una Sociedad muerta. ¿Por qué? Por una razon muy sencilla; porque no solo corre los riesgos marítimos, que pueden estar en cierto modo compensados con el 6 por 100 del seguro, sino que corre los comerciales, y los industriales, como las roturas de los ejes, de las hélices, los estallidos de las calderas, á todo lo cual es preciso acudir con un fondo preparado. Si no se reconoce á la Compañía más que el 6 por 100 de seguro á pérdida total, y no hay otra cantidad para destinarla á reparaciones extraordinarias más que ésta de la reserva, ¿con qué se atenderia, por ejemplo, á las reparaciones de las cal-

deras que tienen la mitad de la vida de los barcos y á la compostura de las máquinas, para cuya reparacion estimaban los ingenieros necesario un 10 por 100 anual de su valor? Esto es tan corriente en todas partes, como que creo haber indicado que las Compañías que tienen mayores reservas, son las que más prestigio gozan y de mayores medios disponen para prestar auxilios á los Gobiernos de su país. No es ese un capital que viene á acrecer los dividendos que se reparten en cada año; es un capital, que cuando la Compañía tiene mucha suerte, cuando marcha en bonanza, le permite atender con más desahogo á todas las complicaciones que surgen en el negocio á que se dedica. Por eso tiene un fondo de reserva muy cuantioso la Compañía rusa, y las Compañías austrohúngara y de las Mensagerías marítimas; y cuando las Sociedades no tienen estas reservas, se encuentran en la situacion en que se halla, por ejemplo, la Sociedad Cunard ó la National, ambas inglesas, con mucha brillantez en el exterior, y con una pérdida de 70 por 100 en sus acciones.

Tal es, poco más ó ménos, la situacion de las Compañías que no tienen una reserva adecuada á las complicaciones verosímiles, frecuentes, casi inevitables en esta clase de negocios. Eso, por otra parte, á una persona tan ilustrada como el Sr. Pedregal, no habia necesidad de enseñárselo, porque S. S. sabe bien que es de esencia en toda Sociedad anónima el tener esos fondos de reserva; y ciertamente, cuando por toda ganancia no se promete al capital más utilidad que la del 5 por 100, bien vale la pena de que se consigne en otra parte la reserva estatutaria que, conforme al Código y á todas las doctrinas mercantiles, ha de tener la Sociedad. Resulta, pues, Sres. Diputados, que segun los proyectos de mi digno amigo el señor general Beranger, era necesario para la explotacion de los servicios un gasto anual de 38'69 por 100 del capital que á los servicios se destinara. Aquí se fijan en 21 por 100 las que son partidas inalterables, y se deja á la comprobacion el gasto variable.

De suerte, que bien se fije ese gasto por una composicion al empezar á regir el contrato, segun algunas de las indicaciones que la Compañía hacía en sus primeras proposiciones, ó bien se haga la comprobacion de este gasto (á mí me parecia preferible el primer sistema), no llegaremos en ningun caso, dentro del art. 7.°, á reconocer á la Compañía como gastos los que consideraba ineludibles mi digno amigo el Sr. Beranger.

Ahora bien; fijados los gastos en relacion á cada barco; hecha la tasacion de estos barcos como exige el párrafo final del art. 7.°, es decir, con arreglo, no á su valor primitivo, sino á su valor de adquisicion, con los descuentos anuales de amortizacion; fijada de esta suerte la cantidad que cada barco ha de valer; fijado así el precio á que han de referirse los 5 por 100 ó los 6 por 100 de que trata este artículo 7.°, resultarán de un modo indudable los productos líquidos del negocio, dado que serán conocidos los ingresos, en los cuales entran á un mismo tiempo la subvencion y los productos de los trasportes. Sobre esto, Sres. Diputados, no cabe duda ninguna. El artículo dice: la comparacion entre los ingresos (éstos no se regulan aquí) y los gastos (éstos sí que se regulan), dará el excedente; de suerte que estando limitados los gastos como lo están en el artículo 7.°, computándose todos los ingresos (la subvencion, por supuesto, es uno de ellos), y comparando los ingresos con los gastos, se obtendrá el excedente. Este excedente se repartirá en la forma que ya sabeis; de lo cual resulta, Sres. Diputados, que el Gobierno constituye una sociedad comanditaria con la Compañía Trasatlántica, á quien entrega un capital anual durante el contrato de 8.445.222 pesetas, que, como ayer anuncié, representa poco más de la mitad de lo que ha de gastarse en la explotacion del servicio. Con esto, el Gobierno obtiene, á todo riesgo, los servicios estipulados.

Si la Compañía pierde todo su capital, y no realiza ganancia ninguna, el Gobierno habrá siempre recibido el servicio que se estipula. Pero, ¿gana la Compañía, y despues de cubiertos los gastos ineludibles, aún le queda un 5 por 100 de interés para los accionistas? Pues todo lo que de ahí en adelante gane, se reparte entre el socio colectivo y el comanditario, llevándose el comanditario el 33 por 100. Este es el contrato y no es otro, cumpliendo lo que en mi concepto dispone el art. 7.°

Pues bien; yo os pregunto, Sres. Diputados, si se encuentran fácilmente comanditas que den el 33 por 100 sin riesgo ninguno, puesto que el Estado siempre se beneficia, mientras el servicio se realiza, sin que por otra parte lo haya retribuido excesivamente si se tiene en cuenta lo que estas cosas cuestan en todas partes.

No creo, Sres. Diputados, que necesito dar mayores explicaciones sobre el contenido del art. 7.°; y hecha la demostracion de esta suerte, y expuestas ya en otra ocasion las consideraciones por las cuales la duracion del contrato se ha fijado en veinte años, me parecece que queda suficientemente contestado el discurso del Sr. Predregal. No tengo más que decir.

El Sr. **PEDREGAL**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **PEDREGAL**: Señores Diputados, dudaba si habria incurrido en error al atribuir las palabras que al empezar mi breve discurso atribuí al Sr. Gamazo, y que S. S. me ha rectificado; pero en el *Extracto* constan tal y conforme yo tuve la honra de decirlas. No las leo porque lo juzgo innecesario.

Por otra parte, está fuera de duda que el tanto por ciento de amortizacion ha de estar en relacion con la vida del buque, y la vida del buque es tanto menor cuanto mayor sea la rapidez con que se le haga marchar.

He dicho que este contrato debia necesariamente venir á la aprobacion de las Córtes, por su índole y por las condiciones que contiene, una de las cuales es la exencion de todo impuesto especial, segun establece el art. 6.°, y esto, aun cuando esté en cien contratos anteriores, sostengo que no lo puede hacer la Administracion. (*El Sr. Gamazo*: Pues lo ha hecho.) Pues se ha excedido; porque esto corresponde á la potestad de las Córtes. Importa poco que se haya hecho en contratos anteriores; sostengo que no tiene facultades para esto la Administracion: la Administracion no puede eximir del pago de impuestos; el Poder legislativo los impone y el Poder legislativo exime de ellos. He dicho que de ningun modo es posible arrebatar á la Administracion activa la facultad que tiene por leyes generales de la Nacion, una de ellas la de 17 de Agosto de 1874, respecto de la aplicacion de todos los contratos que celebra con particulares,

su interpretacion, determinacion de sus efectos, etc.; y que, de las resoluciones de la Administracion activa con arreglo á estas leyes, se debe recurrir al Consejo de Estado. No basta que en el contrato se diga que se ventilarán en esa forma todas las cuestiones que con motivo de este contrato surjan entre el Estado y la Compañía. Hay un artículo que priva de esta atribucion esencial al Consejo de Estado y á la Administracion activa; y digo que no está en las facultades de la Administracion la creacion de un tribunal arbitral, aun cuando en cien pliegos anteriores se le hubiesen atribuido. La jurisdiccion propia de la Administracion activa y de la Administracion contenciosa está determinada por leyes generales del Estado, que no pueden en manera alguna ser menoscabadas mediante un contrato.

Lo que dije en cuanto á que una Compañía extranjera, con arreglo á este contrato, puede tener un dia á su cargo los servicios postales marítimos, está fuera de duda. No todos los Gobiernos tendrán la opinion del Gobierno que dignamente ocupa ese banco; habrá otros que consideren que con una Compañía que disponga de mejores barcos y mayor capital, estará mejor servida la Nacion, y que no tengan inconveniente en aceptar la trasferencia á una Compañía extranjera; cabe en lo posible; y si esto puede ser, y lo autoriza el contrato, repito que ha hecho muy mal la Comision en repetir, una y otra vez, que esta clase de servicios no puede encomendarse á extranjeros. Si esto no es posible, si se comprometen los intereses públicos, debe prohibirlo terminantemente el proyecto de contrato; y en vez de prohibirlo lo autoriza de una manera terminante, con la aprobacion del Gobierno, claro es; pero si hay un Gobierno que entienda que procede bien haciéndolo así, una Sociedad extranjera puede encargarse de los servicios postales marítimos de España.

Por consiguiente, hay una manifiesta contradiccion entre las razones que da la Comision para preferir en todo caso á la Compañía Trasatlántica, porque es una Compañía española, y lo que en este contrato se consigna. Si fuese una razon tan poderosa, tan decisiva, se prohibiria en términos absolutos; no se admitiria de ninguna manera la trasferencia de este servicio á una Compañía extranjera. Me dice el Sr. Presidente de la Comision: «Están garantidos los intereses nacionales con que intervenga el Gobierno.» Considero que no están comprometidos de ninguna manera; acaso, acaso más comprometidos se encuentren confiando ese servicio á quien no disponga de medios suficientes para cumplirlo.

Me atribuye el Sr. Gamazo una afirmacion, que no hice No he dicho que con el contrato quedase restringido el poder de las Córtes. Lo que digo es, que si acomete un Poder legislativo determinadas soluciones que, á pesar de la voluntad de S. S., y á pesar de la voluntad de todos vosotros, pueden sobrevenir, se pondrá ó se colocará al Poder legislativo en una situacion tal, que encuentre cierta limitacion moral para el ejercicio libérrimo de sus facultades. Esto es lo que he dicho, y es indiscutible que puede suceder; y lo que puede suceder, siendo de trascendencia, como sería esto, se debe prever. Deberia establecer el contrato reglas para resolver las gravísimas dificultades que pudieran sobrevenir, y sin exponer las razones ó los motivos porque pudieran ocurrir, bastaria decir que, si por resolucion de las Córtes se variase el servicio de que se encarga la Compañía Trasatlántica, el contrato quedaria rescindido en estas ó en las otras condiciones. De esta manera se celebran todos los contratos sobre obras públicas y sobre servicios públicos, cuya rescision se prevé: se admite, se consigna como necesaria consecuencia de algun cambio en los servicios públicos, establecido por autoridad competente; y como algun cambio debemos prever, y serán necesarios muchos en un período tan largo, como el de veinte años, parece que deberiamos anticiparnos, suavizando mucho las consecuencias que pudieran dimanar de una rescision no prevista á cargo del Estado.

El Sr. Gamazo me dice que puedo estar tranquilo en cuanto á lo de la autonomía. Yo no hablé de autonomía. Cabe perfectamente que haya un ejército territorial en Cuba, sin autonomía: cabe perfectamente que haya cierta descentralizacion de servicios, sin autonomía, y que se ejerzan ciertas atribuciones para los servicios insulares, sin autonomía. Todo esto es posible; no hay pauta ni regla fija, para que esto sea condenado con una sola palabra: autonomía. En cuanto se piensa en una reforma, en dar vida, movimiento, expansion á una colonia que la ha de menester, se dice: vosotros abogais por la autonomía; aunque no se haya pensado en la autonomía, y mucho ménos en la independencia. Hay muchas colonias, la misma Inglaterra tiene colonias que no son autónomas, y que se rigen de la manera que he indicado ya en apoyo de mi enmienda. Hay una variedad, una série tal de matices en esto de la descentralizacion, de la vida propia de las colonias en cuanto al régimen y administracion de sus intereses, que no es posible sujetarlo á una pauta, á una regla fija. Me parece que en este error no incurre seguramente el Sr. Gamazo; pero me lo ha atribuido á mí, y yo lo rectifico. Pretender que se ajuste á una regla fija toda reforma liberal, trascendentalmente liberal en el régimen de las colonias, condenándolas porque tengan tendencias autonómicas, esto me parece que es grave y trascendental.

Una afirmacion ha hecho el Sr. Gamazo, que yo recojo: si el cumplimiento de este contrato estuviese en pugna algun dia con altos intereses de la Nacion, el contrato se rescindiria. Indudablemente: el patriotismo del Sr. Gamazo, su alta idea del Poder de las Córtes, no podia de ninguna manera poner limitacion á esta libérrima facultad de la soberanía nacional, que tiene su representacion en las Córtes.

Pero si esto puede suceder, y el contrato se rescindiera, sería una violacion de las obligaciones contraidas el negar una amplísima indemnizacion á la Compañía, que la reclamaria, y la reclamaria con derecho; ¿por qué razon este caso no se prevé en el contrato, y qué motivo puede haber para que no se establezcan reglas, que no coloquen á la Nacion en el terrible trance de faltar al cumplimiento de un contrato, porque así lo exigen los altos intereses del país, y de negar despues una indemnizacion, que por lo exagerada, no podria pagar el Tesoro español? Admitir la posibilidad es convenir en la necesidad de prever la rescision del contrato.

Que esto no sucederá caprichosamente. Indudablemente; sería un Gobierno de mentecatos el que caprichosamente rompiera un contrato. Yo no establecí tal supuesto; he planteado como hipótesis, como premisa necesaria, la falta del fin, que se ha de cumplir con el contrato; la desaparicion de la causa en

cuya virtud se celebra, y entonces no digo que subsista un contrato, cuyo fin desaparece, cuya causa se anula; pero segun vuestro proyecto, queda subsistente la subvencion, y queda obligado el Estado, que, por sus propios actos, como Poder legislador, sea causa de que desaparezca el fin para que se celebra el contrato, sujeto á indemnizacion. En los principios del derecho escrito queda subsistente la indemnizacion; pero, atendiendo á otras conveniencias, y sobre todo al interés supremo del Estado y á la imposibilidad absoluta en que podrá encontrarse de pagar una indemnizacion tan elevada como la que representarian el pago de todo el material, el abono de la ganancia que se calculase y de los perjuicios que se estimasen causados, claro es que ante consecuencias tales, el Gobierno de mejor voluntad retrocederia y no pagaria tamaña indemnizacion.

Pasemos al art. 7.° He de decir muy poco al señor Gamazo, porque en los puntos capitales no hay gran diferencia. Pero la hay en uno que, para mí, es de bastante importancia, pues apoyándome en él, entendia yo que, poco más ó ménos, se admite como capital destinado á la amortizacion en esta liquidacion del art. 7.° el 10 por 100. Me dice S. S.: «El 5 por 100 del barco y el 20 por 100 de su mobiliario, como amortizacion, figura en el párrafo 4.°» Es verdad. «En el párrafo 6.° figura el 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas.» Y dice S. S.: «Este 5 por 100 se necesita para muchos casos imprevistos.» Se necesita un fondo de reserva, que tienen todas las grandes Empresas y todas las Sociedades industriales; pero nunca el fondo social de reserva llega á igualar el capital de la explotacion; nunca ese fondo social ha de llegar á equivaler al importe de los barcos con que se preste el servicio, y al cabo de veinte años, ese fondo de reserva, si no hubiese grandes gastos que hacer, sería equivalente al valor total de los barcos. El fondo de reserva, señor presidente de la Comision, el fondo de reserva, Sr. Gamazo, se constituye con cantidades muy inferiores; nunca representa ni la mitad, ni la tercera, ni la cuarta parte del capital de la Sociedad. ¿Qué fondo de reserva tiene el Banco de España? ¿Qué fondo de reserva tienen todas nuestras Sociedades? ¿Es necesario ocurrir á un gasto del momento? ¿Desaparece una caldera y es necesario reponerla? ¿Se rompe un hélice y es necesario repararlo? Perfectamente; para todo esto basta y sobra un fondo de pocos millones de pesetas.

Yo quiero suponer que no basten los gastos de entretenimiento para ocurrir á estas necesidades; admito que sea necesario un fondo de reserva para esos gastos extraordinarios; pero el 5 por 100 destinado á ese objeto es una exageracion reconocida; podrá ser el 5 por 100 durante un año ó dos; pero no puede continuar. Así es que el tanto por ciento para fondo de reserva se suprime, cuando la reserva se ha constituido; cuando es suficiente para atender á los gastos extraordinarios, y con un capital relativamente exíguo, se prosigue, destinando el tanto por ciento sobrante á la amortizacion. ¿Qué otro destino se le ha de dar, si no se emplea en amortizacion ó no se distribuye, que para el caso es lo mismo, entre los asociados?

Esta es la razon que tengo para considerar que, segun estos mismos cálculos, admitiendo como bueno el contenido en el art. 7.°, hay un 10 por 100 por lo ménos para amortizacion; porque la Comision supone que, despues de todas esas deducciones queda todavía una utilidad, de la cual espera el Sr. Gamazo grandes prodigios y una disminucion en la subvencion por las mejoras que se introduzcan en lo sucesivo. Pues si hay esas grandes utilidades despues de tanto sustraer incluyendo el fondo de reserva, ¿no ha de amortizarse el capital á los diez años? A los diez años amortizado estará el valor de los barcos, si no lo está antes: hé aquí por qué yo entiendo que debe limitarse á ese período la duracion del contrato; al que se necesita para la amortizacion del capital, puesto que se reconoce que las utilidades ordinarias del negocio dan lo suficiente para cubrir todos los gastos, el interés que se reparte á los asociados, y algo más.

El Sr. Gamazo ha interpretado el art. 7.° en un sentido que me satisface. Ha dicho que la subvencion se considera como parte de ingreso de estas liquidaciones; y si es así, ¿por qué no se ha escrito en el artículo? A tiempo estamos de que se escriba, en lugar de conformarnos con las interpretaciones del Sr. Presidente de la Comision, porque tratándose, como se trata, de un contrato que afecta á un tercero, y cuyo cumplimiento depende, en parte, de la voluntad de ese tercero, todo lo que es esencial en ese contrato debe constar por escrito, y no en las declaraciones de la Comision que defiende el contrato.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Muy pocas palabras, Sres. Diputados.

Voy á empezar por desagraviar al Sr. Pedregal, el cual ha creido que yo le ofendia porque le suponia partidario de la autonomía colonial. No he pensado en semejante cosa; y digo que ha debido creer S. S. que le ofendia, porque ésta ha sido la parte más viva de su discurso. Yo me inclino á pensar que á S. S. le convenia hacer ciertas declaraciones con motivo de mis palabras; y si, en efecto, le he dado ocasion para que no se le confunda en esa materia con otras personas, yo me felicito. Habia entendido yo á S. S. que hablaba de un régimen territorial, y supuse que el régimen territorial (*El Sr. Pedregal*: Ejército) á que aludia, sería el que tiene una forma más constante, y supuse que S. S. hablaba de autonomía. Pero no insisto, y me felicito, repito, de haber dado ocasion á S. S. para declarar en qué campo milita.

Una sola cosa voy á decir á este propósito; es á saber, que ni yo ni el partido en que milito, somos de los que, por asustarse de las reformas, á cualquier cosa la llaman autonomía. En el camino de la descentralizacion y de las reformas, nosotros hemos entrado consciente y espontáneamente. Por mi parte deseo progresar, y espero que mi partido no se detendrá.

No tengo más que decir acerca de esto.

El Sr. Pedregal ha supuesto, partiendo de que la indemnizacion, en el caso de que se rescindiera el contrato, sería de estricto derecho; que esa indemnizacion acarrearia, no solo el abono del valor del material naval, sino el de las ganancias que dejara de obtener la Compañía. Pues yo declaro que si llegara ese caso de necesidad pública y hubiera un Gobierno ó una Cámara que teniendo en el contrato medio fácil de no otorgar otra indemnizacion que la del valor de los barcos que adquiriera se arriesgase en otro camino más peligroso, me pareceria que aquel Gobierno ó aquellas Cámaras no cumplian bien sus deberes;

porque el contrato tiene una fórmula y algunas otras de que hablaré más tarde, por virtud de las cuales la indemnizacion quedará reducida al valor en venta de los barcos cuyos servicios se supriman; y usando de ese artículo, no hay que pensar en indemnizacion de daños y perjuicios.

El Sr. Pedregal cree que yo me prometo grandes cosas de la participacion del 33 por 100. No; yo no me prometo ni poco ni mucho. A los que arguyen que este es un contrato sumamente beneficioso para la Compañía, les digo que si la Compañía ha de reportar grandes beneficios, montada la contabilidad como el art. 7.° quiere que se monte, esas ganancias de la Compañía no serán para ella sola, las compartirá con el Estado, que siendo socio comanditario, sin correr riesgo alguno, pues recibiria los servicios á cambio de la subvencion anual, retirará el 33 por 100 de las utilidades.

¿Es que no hay ganancias? ¿Es que en vez de ser el contrato tan beneficioso resulta sin utilidad? Pues entonces, Sres. Diputados, y este es otro argumento que tranquiliza mi conciencia, si eso sucede, digo que ni este país ni ninguno, tiene derecho á que nadie le sirva con detrimento de sus intereses; y si la Compañía pierde dinero, no nos podemos quejar de la carestía de los servicios que hemos contratado.

Extraña el Sr. Pedregal que no hayamos declarado en el art. 7.° que en el total de los ingresos entra la subvencion. El art. 7.° dice los ingresos sin distinguir, y á mí me parece elemental que es un ingreso de la Compañía la subvencion que va á recibir. De todos modos, como nadie tiene más interés que el Gobierno y la Comision en que las cosas queden completamente claras, diré sin rodeos ni ambajes que cuando nosotros hemos dado este dictámen, cuando el Gobierno ha traido este contrato, lo hemos entendido así, y si la Cámara lo vota, lo vota entendiéndolo así, y quien quiera que lo interprete de otra manera, irá contra la voluntad de las Córtes. Esta es mi declaracion sobre este punto. No tengo más que decir.»

Leida por segunda vez la enmienda, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, se pidió por competente número de Sres. Diputados que la votacion fuera nominal; verificada ésta, quedó aquella desechada por 182 votos contra 14, en la forma siguiente:

Señores que dijeron *no*:

Sanchez Arjona (D. Luis).
Ibarra.
Sallent (Conde de).
Sagasta (D. Práxedes Mateo).
Lopez Puigcerver.
Moret.
Balaguer.
Navarro Rodrigo.
Salvador y Rodrigañez.
Mansi (D. Angel).
Cañellas.
Fernandez Blanco.
Gosalvez.
Quiroga Lopez Ballesteros.
Aguilera.
Sanchez Arjona (D. Gonzalo).
Fabra (D. Camilo).
Arrando.
Vincenti.
Surga.
Crespo Quintana.
Lopo.
Osorio.
Alcocer.
Martin Toro.
García Alix.
Ochando (D. Andrés).
Ochando (D. Federico).
Puerta.
Ansaldo.
Valle.
Hernandez Prieta.
Ruiz Villegas.
Garijo (D. Cipriano).
Muruve.
Bushell.
Rey.
Fernandez Daza.
San Juan.
Marin.
Nieto.
Lacadena.
Arredondo.
Cañamaque.
Morales.
Peralta.
Silvela (D. Francisco).
Grande.
Marcet.
Montalvo.
Fernandez Peral.
Rodriguez Batista.
Romeral (Marqués del).
Quiroga Vazquez.
Bosch y Serrahima.
Gamazo (D. German).
Fernandez Villaverde.
García San Miguel (D. Julian).
Perez Galdós.
Rodrigañez (D. Tirso).
Pando.
Gutierrez Agüera.
Gallego Díaz.
Alba.
Drake de la Cerda.
Coll y Moncasi.
Búrgos.
Castroserna (Marqués de).
Mina (Marqués de la).
Ferreras.
Niebla (Conde de).
García Lomas.
Castel Moncayo (Marqués de).
Sancho.
Martinez del Campo.
Garnica.
Godó.
Palmerola (Marqués de).
Nicolau.
Oñate.
Gonzalez Longoria.
Gorostidi.
Marin Luis.
Sagasta (D. José).
Vior.
Ballesteros.

Martinez Asenjo.
Martinez (D. Wenceslao).
Cobian.
Perojo.
Gomez Marin.
Barroso.
Guerrero.
Cruz.
Pineda.
Gasca.
Sanz y Peray.
Villanueva y Gomez.
Torrepando (Conde de).
Alcalá del Olmo.
Lopez (D. Cayo).
Lopez (D. Juan José).
Rodriguez Correa.
Cuartero.
Canalejas.
Martin Bernal.
Soler y Bou.
Avila Ruano.
Flores-Dávila (Marqués de).
Suarez Inclán.
Aguirre.
Chavarri (D. Víctor).
Azcárraga.
García Gomez.
Garijo y Lara.
Landecho.
Aguilar (Marqués de).
Allende Salazar.
Mochales (Marqués de).
Vilana (Conde de).
Ordoñez.
Gutierrez de la Vega.
Calvo Muñoz.
Lopez Chavarri.
Gonzalez de la Fuente.
Reza.
Bosch y Carbonell.
Rius (Conde de).
Maura.
Socías.
Rodriguez (D. Felipe).
Gamazo (D. Trifino).
Talero.
Pimentel.
Aparicio (D. Vicente).
Santa María.
Lopez Pelegrin.
Espinosa.
Prast.
Campo-Grande (Vizconde de).
Toreno (Conde de).
Suarez Sanchez.
Ramos Calderon.
Ballester.
Prieto y de la Torre.
Enriquez.
Oriol.
Rodriguez (D. José).
Monares.
Fabra y Floreta.
Maciá y Bonaplata.
Rodriguez (D. Manuel).
Villanova.
Boixader.
Gullon (D. Pío).
Alonso Castrillo.
García de la Riega.
Gullon (D. Eduardo).
Santana.
Merelles.
Dominguez Alfonso.
Cos-Gayon.
Rodriguez San Pedro.
Delgado (D. Justo Tomás).
Llera.
Astray.
Ruiz Martinez.
Alvarez Bugallal.
Calbeton.
Folla.
Usera.
Gonzalez Fiori.
Fernandez de Soria.
Montejo.
Fernandez Alsina.
Hermida.
Aparicio (D. Luis).
Sanchez Mira.
Recio Ipola.
Soler y Plá.
Rosell.
Sr. Presidente.

Total, 182.

Señores que dijeron *sí*:

Baselga.
Castilla.
Montilla.
Pons.
Azcárate.
Pedregal.
Vizcarrondo.
Prieto y Caules.
Celleruelo.
Labra.
Villalba Hervás.
Portuondo.
Montoro.
Fernandez de Castro.

Total, 14.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La enmienda del Sr. Sanz dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva tomar en consideracion y aprobar la siguiente adicion al art. 1.° del proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica, en el caso de que no se adjudique por concurso este servicio:

«...siempre que la velocidad para el servicio de las Antillas sea de 12 millas por hora, desde que empiece á regir el contrato.

Trece millas por hora desde 1.° de Octubre de 1890 á 1.° de Enero de 1893, entendiéndose ambas velocidades como marcha média anual.

Desde 1.° de Enero de 1893 este servicio se desempeñará á una marcha média en viaje redondo de cada buque, de 14 millas á lo ménos, quedando la Compañía, por virtud de esta reforma, en libertad res-

pecto al número de barcos que ha de tener para este servicio, sin que en ningun caso pueda admitírsele disculpa por falta de material para el mismo.»

Palacio del Congreso 2 de Abril de 1887.=José Sanz.=Eduardo Gullon.=Manuel Fernandez Capetillo.=Diego Suarez.=Francisco Lastres.=Manuel Alcalá del Olmo.=Julio Vizcarrondo.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision manifestará si acepta ó no la enmienda.

El Sr. **PANDO**: La Comision tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanz tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **SANZ Y PERAY**: Señores Diputados, los representantes de Puerto-Rico que hemos tenido el honor de presentar esta enmienda, creíamos, y seguimos creyendo, que éste era un proyecto puramente administrativo y de pura causalidad para el actual Gobierno, porque obedecia, ó bien á la rescision del contrato con la Compañía, ó bien á la terminacion del mismo contrato; circunstancias que hubieran obligado á cualquier Gobierno que en esta época se hubiese sentado en ese banco á tener que proveer á estos servicios; pero durante este debate, tuvo necesidad de intervenir el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, y de su intervencion resultaron para mí dos importantes declaraciones. Era una, que el Gobierno habia hecho en este asunto cuanto humanamente podia hacer; y era la otra, que para conseguirlo habia hecho esfuerzos supremos. En vista de estas declaraciones del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, la insistencia en mi propósito sosteniendo la enmienda no sería otra cosa que demostrar una hostilidad hácia el Gobierno, que estoy muy lejos de sentir, puesto que me encuentro en las filas de la mayoría, y lo que á mi entender es todavía más grave, sería hasta cierto punto poner en duda la honrada palabra del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, cosa que está muy lejos de mi ánimo.

Estas razones, unidas á las declaraciones que con motivo y en el curso de este debate ha hecho el señor Presidente del Consejo de Ministros, que vienen á favorecer á la isla de Puerto-Rico, con cuya representacion en parte me honro, determinan la conducta, á mi juicio necesaria, que en este momento me veo precisado á adoptar, retirando la enmienda que respecto á velocidades tenía presentada; y en ese concepto, ruego al Sr. Presidente la dé por retirada, si bien deseando que conste, como un buen deseo de nuestra parte y una honrada y legítima aspiracion de los habitantes de Puerto-Rico, que hubieran deseado, por este medio indirecto, acercarse más de lo que están á la madre Patria.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada.

La adicion del Sr. Vincenti dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 4.° del dictámen sobre el proyecto de ley referente al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«La conduccion de la correspondencia pública y privada entre los puntos extremos é intermedios de los viajes irá á cargo de los funcionarios del ramo de correos que el Gobierno juzgue convenientes al mejor servicio.

La Empresa señalará en los vapores camarote para dichos funcionarios y local seguro, cerrado con llave, para el establecimiento de la ambulancia marítima, fijando, de acuerdo con la Direccion general de correos y telégrafos y por medio de un reglamento especial, las condiciones que deberán reunir los útiles para los servicios necesarios de conduccion y distribucion de la correspondencia.

Tendrán asimismo dichos funcionarios un bote, convenientemente tripulado, para las necesidades del servicio.»

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Eduardo Vincenti.=Rufino Mansi.=Juan Navarro Reverter.=Eduardo Cobian.=Manuel Pedregal.=Antonio Barroso y Castillo.=Antonio Ramos Calderon.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no la enmienda.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision ha de decir al Sr. Vincenti, por mi conducto, una cosa parecida á la que ha tenido el honor de decir al señor Lastres.

La enmienda del Sr. Vincenti está contenida dentro de los artículos del contrato, puesto que en ellos se prevé el caso de que el Gobierno pueda, cuando lo estime conveniente, mandar empleados especiales encargados de la correspondencia, y pactar con la Compañía la obligacion de llevar estos empleados en sus buques y destinarles el local necesario para que puedan ejercer sus funciones. En este sentido, pues, la Comision cree que el contrato responde á las aspiraciones del Sr. Vincenti. Si otra cosa se quisiera, la Comision tiene el sentimiento de no poder admitirla.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Vincenti tiene la palabra para apoyar su adicion.

El Sr. **VINCENTI**: Siento que la Comision no me haya convencido; y cuenta, Sres. Diputados, que por muchas razones venía dispuesto á dejarme convencer fácilmente; pero como entre lo que dice el contrato y lo que dice mi enmienda hay una diferencia grande, yo no puedo darme por convencido, por mucho deseo que de convencerme tuviera. He presentado la enmienda inspirado por mi deseo de que los servicios de correos y telégrafos adquieran el completo desarrollo que deben adquirir en nuestro país, desarrollándose el primero dentro de las buenas prácticas administrativas, y el segundo dentro de las prescripciones científicas; y como el servicio de correos con las posesiones de Ultramar no es hoy dia un verdadero servicio del Estado, me he creido en el deber de presentar la enmienda que voy á apoyar en breves palabras, por una razon: porque en estos asuntos, los fallos de las Comisiones son inapelables, y da lo mismo hablar poco que hablar mucho.

¿De qué se trata? Se trata de que el servicio de correos de las Antillas sea un servicio propio del Estado, y de que la correspondencia no sea como hoy una mercancía que se deposita en el fondo del buque, sino algo que va bajo la garantía de los funcionarios del Estado; se trata, en suma, de que al lado de las ambulancias terrestres existan las ambulancias marítimas, y nunca ocasion más oportuna para esto que la presente, puesto que se trata de reorganizar los servicios postales marítimos.

El Sr. García San Miguel acaba de decirme que por medio del contrato queda admitida mi enmienda; yo debo protestar contra eso; lo único que se hace es autorizar al Gobierno para que pueda conducir la

correspondencia pública y privada por funcionarios del Estado, cuando lo estime oportuno. ¡Pues no faltaba más sino que el Gobierno no estuviera autorizado para esto!

Pero no es eso ni puede ser eso lo que yo he propuesto, entre otras razones, porque cuando el Gobierno use de esta autorizacion, una de dos: ó el servicio se hará como ahora se hace, ó el empleado de correos no será más que un pasajero más, gratis á bordo, porque la correspondencia irá como va hoy, en el fondo del barco, por no poderse improvisar sitio á los empleados para que desempeñen sus funciones.

Si no he entendido mal, la Comision ha admitido la enmienda del Sr. Montoro. (*El Sr. Marqués de Teverga*: No ha llegado el caso.) ¿Me podria la Comision adelantar su opinion sobre este punto? Porque si la Comision admite la enmienda del Sr. Montoro, no tiene más remedio que admitir la mia, porque la mia es una consecuencia necesaria de la del Sr. Montoro; es imposible que la correspondencia con las Antillas pueda hacerse en la forma que el Sr. Montoro desea, sin que el Estado la intervenga á bordo por medio de sus funcionarios. Pues qué, los valores declarados, los paquetes postales, todos los servicios de correos admitidos por los convenios postales de París, Berna y Lisboa, que son los que desea, con gran razon, extender el Sr. Montoro á las Antillas, ¿van á ir á cargo de la administracion de la Compañía? ¿Vais á arrojar sobre la Compañía esa tremenda responsabilidad? ¿Va á subrogarse la Compañía en la responsabilidad del Estado? La correspondencia tendrá que ser lo que es hoy, limitada, es decir, circunscribirse á medicamentos, muestras, impresos, pliegos y cartas; desde el momento en que se admita todo lo que se puede enviar á las colonias francesas é inglesas, desde el momento en que el servicio postal de las Antillas sea el que hoy rige para los países de la *Union postal*, no hay más remedio que montar un servicio perfectamente organizado.

¿Qué perjuicios puede ocasionar esto? Yo creo que no puede ocasionar ninguno; los intereses del público desde luego quedarán garantidos; la Administracion tendrá una influencia más directa en el servicio; la Compañía, lejos de salir perjudicada, resultará beneficiada, porque desaparece su responsabilidad; el servicio público, en suma, se habrá mejorado.

¿Qué sucede hoy con la correspondencia de las Antillas? Que va ó viene almacenada en el fondo del buque, y al llegar á las Antillas ó á la Península tiene que someterse á un período de distribucion que dura veinticuatro horas en las Administraciones de correos. Y no me digais que va distribuida, porque esto no es un secreto para nadie; todos sabemos que no va ni puede ir distribuida, por la sencilla razon de que los empleados de correos de la Península no conocen la especial distribucion del servicio de Ultramar, ni los empleados de Ultramar conocen la distribucion del servicio de la Península. Hoy mismo nos ha hablado aquí el Sr. Lastres de un caso que ha ocurrido en una de las últimas expediciones, y que se ha hecho notar porque recayó en una autoridad superior, creo que en el gobernador superior de Puerto-Rico, el cual no pudo tomar posesion de su cargo al llegar á la Isla, porque las órdenes de su nombramiento habian ido á Cuba; si eso ha ocurrido con una autoridad superior, decidme qué no ocurrirá con empleados de inferior categoría y con particulares; lo que hay es que eso no se sabe; queda tambien depositado en el fondo del buque.

Pues bien; esto es lo que yo trato de evitar; desde el momento en que los empleados de correos vayan en ambulancia en los barcos y puedan dedicarse, mientras el tiempo lo permita, á la distribucion á bordo, llegará la correspondencia á Santander ó á la Habana y podrá repartirse en el mismo dia, y no sucederá lo que hoy, que á lo sumo en el primer correo salen los certificados, dejando todo lo demás para el dia siguiente, con lo cual se pierden veinticuatro horas.

Si, pues, la Comision se ha propuesto reorganizar los servicios; si España va á obtener los grandes resultados que se esperan de este contrato, ¿por qué no se admite esta enmienda y se redondea el proyecto de la Comision en un detalle que es tan importante? No me ha convencido la Comision; espero que mis consideraciones serán más afortunadas, y que la Comision quede convencida, no por mi palabra, sino por la fuerza de la razon y de la lógica.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision, señores Diputados, ha tenido mucho gusto en oir el discurso elocuentísimo que acaba de pronunciar el Sr. Vincenti, tanto más, cuanto que la Comision está completamente convencida de las razones que ha expuesto S. S. Digo más; si fuera necesario, yo uniria mi ruego al suyo, para que el Gobierno, cuando sea posible, aplique el art. 46 en la forma que desea el Sr. Vincenti; pero vuelvo á repetir lo que he dicho antes: todo eso que S. S. desea, y mucho más, está consignado en el art. 46 del contrato. De modo, que si llega á admitirse la enmienda del Sr. Montoro, y el servicio exige que se monte en la forma que indica el Sr. Vincenti, el Gobierno, aplicando el art. 46 del contrato, podrá destinar, con arreglo al mismo, uno ó más empleados al servicio postal para que se encarguen de la correspondencia, y la Compañía tendrá la obligacion de proporcionarles local independiente en que ejercer sus funciones. Pero tengo que hacer una observacion á S. S., y es, que si se hiciera en el servicio marítimo lo que S. S. quiere, se haria una cosa enteramente diferente de lo que se hace en las ambulancias terrestres; porque ¿qué ocurre en las ambulancias de los ferro-carriles? Pues ocurre lo que S. S. no ha querido decir. La correspondencia se divide en paquetes en las Administraciones de correos, dirigidos al pueblo de su destino, y atados se colocan en sacas que se entregan cerradas al administrador de la ambulancia, que no es responsable, ni puede tener conocimiento de los errores que se hayan podido cometer al dirigir la correspondencia, siendo esta la causa de que alguna vez paquetes destinados á una provincia vayan á otra por haberse colocado equivocadamente en la saca á ésta correspondiente. La ambulancia se encarga solo de la distribucion y direccion de lo que en lenguaje de correos se llama *ciego*; esto es la correspondencia que se les entrega á granel para que se encarguen de darla direccion en el camino. (*El señor Vincenti*: Va casi toda.) Perdone S. S.; la correspondencia sale de la Administracion central de Madrid y de las Administraciones especiales de provincias distribuida, porque si no el servicio de las ambulancias de correos sería imposible; pero éste es un detalle insignificante, y no merece la pena que me detenga más

en él, porque de todos modos no sería un gran obstáculo para el establecimiento de las ambulancias marítimas con empleados encargados de realizar este servicio, si el estado de nuestro Tesoro lo permitiese; pero las razones que ha dado el Sr. Vincenti las ha apreciado antes de ahora la Comision, y de aquí el que se haya reservado al Gobierno el derecho de establecer estas ambulancias de correos tan pronto como las considere necesarias y el presupuesto se lo consienta.

El Sr. **VINCENTI**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **VINCENTI**: Dije, Sres. Diputados, al tener el honor de apoyar la adicion, que venia dispuesto á dejarme convencer, y no sería consecuente si ahora no dijese que me ha convencido el Sr. García San Miguel. De modo, que es un mútuo convencimiento el que existe entre el Diputado que tiene la honra de dirigirse á la Cámara y la Comision. Ahora solo falta que ese convencimiento se establezca entre el Diputado que se dirige al Congreso y el Sr. Ministro de Ultramar; y como el Sr. Ministro de Ultramar está muy cerca de la Comision, y tiene muy buen oido y una clarísima inteligencia, espero que nos dirá si está conforme con la Comision en este punto, porque si bien la palabra del Sr. García San Miguel es muy digna de tenerse en cuenta, sin embargo, no es artículo de fe en esta cuestion, porque el Sr. García San Miguel no es Ministro de Ultramar en este momento, y por consiguiente, no puede llevar la voz, por decirlo así, del Poder ejecutivo. Y como aquí se ha dicho hace algunos dias que los gallegos somos muy desconfiados, permítame el Congreso que haga uso de esta cualidad que nos han asignado, y que, como soldado subordinado de la mayoría, diga que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros tenía razon al decir eso de los gallegos.

Pues bien; yo, como gallego, soy muy desconfiado, por lo cual suplico al Sr. Ministro de Ultramar nos diga que por efecto de la admision de la enmienda del Sr. Montoro, ó sea de la reorganizacion de los servicios postales con nuestras Antillas, será conveniente la admision de mis enmiendas, si no por el momento, en cuanto la Compañía manifieste que no es posible desempeñar los servicios de correos tal como pide el Sr. Montoro sin que vayan empleados del Gobierno en los vapores de la Compañía.

Yo no voy á entrar en la discusion técnica sobre el servicio de correos que ha suscitado aquí el señor García San Miguel, porque eso corresponderia á un debate sobre el presupuesto, ó sobre cuestiones de correos y telégrafos; y como en último término el director general de correos es el responsable de la manera como se hace el servicio, y yo no estoy encargado de velar por ese servicio de un modo tan directo como él, me siento, dando las gracias á la Comision por las palabras que ha pronunciado, y retirando la adicion.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Vincenti retira la adicion. El Sr. Ministro de Ultramar tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Dos palabras solamente.

Cuando ha hablado el digno indivíduo de la Comision, lo ha hecho de acuerdo con el Gobierno, puesto que nos habíamos reunido antes de la sesion de hoy, habíamos estudiado las enmiendas y convenido en lo que se podia contestar á los Sres. Diputados que las apoyaran.

Por consiguiente, no hay necesidad de que el Ministro de Ultramar se levante aquí, como no se ha levantado otras veces que han hablado los señores indivíduos de la Comision, porque no es necesario que á cada momento se levante el Ministro de Ultramar á decir si está ó no de acuerdo con la Comision. La Comision está de acuerdo con el Gobierno, y todo lo que el indivíduo de ella ha dicho lo hago yo mio. Sin embargo, puesto que el Sr. Vincenti se ha empeñado en que yo diga algunas palabras, he de decir, en primer lugar, que cuando venga la enmienda del señor Montoro la discutiremos. Hay la opinion favorable en la Comision y en el Gobierno de aceptar esa enmienda, pero de cierto modo, porque yo entiendo que lo que se propone en esa enmienda, y me veo obligado á adelantar esto en vista de la indicacion del Sr. Vincenti, se puede realizar, sin aceptarla, por un procedimiento natural del Gobierno. Cuando llegue el caso de ver si se acepta la enmienda del Sr. Montoro, ó lo que yo acabo de indicar, entonces estudiaré lo que el Sr. Vincenti propone, teniendo en cuenta el presupuesto, porque al cabo lo que S. S. propone implica un aumento de gasto en el presupuesto (*El señor Vizconde de Campo-Grande*: Y grande), que no es flojo, que es de alguna importancia. (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: Y además innecesario.) Esto es lo que yo prometo al Sr. Vincenti, á quien celebraria poder complacer.

El Sr. **VINCENTI**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **VINCENTI**: El Sr. Presidente de la Cámara ha debido adivinar lo que iba á decir el señor Ministro de Ultramar, cuando se apresuró á dar por retirada mi adicion; y digo esto, porque, en efecto, hay una distancia mayor entre lo dicho por el señor Ministro y por el Sr. García San Miguel que la que hay entre el banco azul y el banco de la Comision. Yo me doy por convencido de lo dicho por el señor García San Miguel, y solo me doy por satisfecho de lo dicho por el Sr. Ministro de Ultramar. Siento haber molestado al Sr. Ministro, incitándole á contestarme; pero lo hice por creerlo preciso para fijar el alcance de las ofertas de la Comision.

Respecto á lo que un Sr. Diputado, en voz más ó ménos baja, pero que yo he podido oir, ha dicho sobre si esto produce un gran gasto, asunto es éste que podríamos discutir, si el señor que ha interrumpido al Sr. Ministro de Ultramar lo hubiera hecho en voz alta. Yo lo único que debo decir es que, distribuyéndose ese personal en todos los presupuestos de la Península, de Filipinas, de Cuba y Puerto-Rico, segun donde fuese la correspondencia, al Rio de la Plata, á Marruecos ó á las colonias americanas, no será el gasto ni grande ni pequeño; y además, si no se hacen algunos gastos para obtener esos servicios, esos servicios quedarán sin atender (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: Cuando son innecesarios), y como el señor Vizconde de Campo-Grande ha obrado aquí como *contra-Comision* y como *acólito* del Sr. Ministro de Ultramar, espero que el Sr. Vizconde de Campo-Grande diga lo que tenga por conveniente, para contestarle.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya lo dirá el Sr. Vizconde de Campo-Grande en otra ocasion.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada la adicion.

La del Sr. Pedregal dice así:

«Los Diputados que suscriben proponen al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al proyecto de contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos:

«Art. 78. En el caso de que, por tercera vez, incurra el contratista, por cualquiera de las faltas á que se refieren los artículos 68, 69, 70, 71, 72 y 73, en multa superior á 40.000 pesetas, podrá el Gobierno rescindir el contrato.»

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel Pedregal.=Rafael Prieto y Caules.=Julio Vizcarrondo.=Eduardo Baselga.=Ricardo Becerro de Bengoa.=José Castilla.=Rafael María de Labra.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision manifestará si admite ó no la enmienda.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): La Comision consultó al Gobierno la conveniencia de que hiciera incluir esta enmienda en el contrato. El Gobierno ha manifestado que no tiene inconveniente en incluirla; por consiguiente, queda admitida la enmienda.»

El Sr. **PEDREGAL**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PEDREGAL**: Para dar las gracias á la Comision por la admision de la enmienda.»

Leida por segunda vez la adicion, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda admitida la enmienda del Sr. Pedregal; de consiguiente, el contrato tendrá un artículo más; el art. 78 queda redactado en los términos mismos en que lo está la adicion del Sr. Pedregal.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La enmienda del Sr. Navarro Reverter dice así:

«Los Diputados que suscriben ruegan al Congreso se sirva admitir la siguiente adicion al art. 1.° del dictámen sobre el proyecto de ley referente al contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española:

«Los oficiales, maquinistas y tripulantes de los buques subvencionados por el Estado serán precisamente de nacionalidad española.»

Palacio del Congreso 13 de Abril de 1887.=Juan Navarro Reverter.=Alberto de Quintana.=Juan Cañellas.=Luis Diaz Moreu.=Agustin de la Serna.=Juan Calvo de Leon.=Gil María Fabra.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para decir si admite ó no la enmienda.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Tambien entendió la Comision que podia admitirse esta enmienda del señor Navarro Reverter. Como no era de su incumbencia el admitirla, sometió al Gobierno el asunto, y el Sr. Ministro de Ultramar ha dicho á la Comision lo que voy á tener la honra de exponer á la Cámara, por si esto satisface al Sr. Navarro Reverter. El Sr. Ministro de Ultramar cree, consultados los que debian serlo, que no hay inconveniente en admitir en el contrato la declaracion de que todos los oficiales y tripulantes de los barcos-correos serán españoles, y lo serán tambien, hasta donde sea posible, los maquinistas. A lo cual, agrega el Sr. Ministro de Ultramar, que los agentes comerciales que haya de nombrar la Compañía para el servicio de las combinaciones serán tambien españoles.

En estos términos es como puede la Comision responder al deseo del Sr. Navarro Reverter. No tengo más que decir.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Agradezco á la Comision y al Sr. Ministro de Ultramar su buen deseo. Efectivamente, yo no me proponia más al presentar esa enmienda que lo que es muy natural: que siendo la Compañía subvencionada por el Estado español, fueran españoles todos los empleados que realmente pudieran serlo, dentro de la industria ejercida por la Compañía. Parece que no hay ninguna dificultad en que lo sean, desde luego, la oficialidad y los tripulantes. (*El Sr. Ministro de Ultramar pide la palabra.*) Esto es una ventaja sobre lo prevenido en el Código de comercio, que dispone que los buques españoles han de tener las cuatro quintas partes, por lo ménos, de la tripulacion españoles. Sobre este punto doy las gracias á la Comision. Respecto á los maquinistas, si realmente hay imposibilidad de que los maquinistas sean todos españoles, como quiera que se trata de un oficio técnico, que no se puede improvisar, convengo en que sea la mayor parte posible; que solo en el caso de imposibilidad no sean españoles. Pero que el caso de imposibilidad sea á juicio de la autoridad de marina de los puertos de donde salgan los buques, porque esto será una garantía de que no podrá apelarse, para eludir esta disposicion, por parte de la Compañía, al pretexto de que no se encuentran maquinistas españoles.

En cuanto á la ampliacion de que los agentes de la Compañía en el extranjero sean españoles, claro es que tengo que rendir gracias al Sr. Ministro y á la Comision, porque es extension que, favoreciendo intereses patrios, ha de merecer la gratitud de todos los españoles y de todos los que tenemos la honra de representarles en este sitio.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Ultramar tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): En efecto, yo he dicho á la Comision, y repito ahora, que exigiré por mi parte á la Compañía que sean españoles los agentes que tengan en todos aquellos puntos donde haya combinacion. Debo, sin embargo, decir al Sr. Navarro Reverter, que, segun los datos que tengo aquí, y que no leeré por no molestar á la Cámara, pero que pongo á disposicion de S. S., resulta que la Compañía, en un personal de 2.400 navegantes, tan solo tiene 39 extranjeros, resultando, por tanto, en la proporcion de $1^1/_2$ por 100. El personal mecánico de la Compañía en la actualidad asciende á 250 operarios, de los cuales solo dos son extranjeros; el personal mecánico de los buques y talleres asciende á 350, resultando, por consiguiente, los extranjeros en una proporcion de 10 por 100. El propósito del Gobierno, resueltamente, de esto no puede caber duda, el propósito del Gobierno es que lleguen á ser todos españoles; pero el Gobierno debe tener tambien en cuenta disposiciones anteriores sobre la materia, entre ellas una del general Beranger, dignísimo Ministro de Marina que ha sido, en la cual encarga en general y especialmente á la Compañía que con respecto á los maquinistas se tenga muy en cuenta el interés del servicio, y que solo paulatinamente se debe hacer la reforma necesaria á fin de que lleguen á ser todos españoles.

Habiendo hoy pocos maquinistas españoles, y teniendo en cuenta la Real órden de 6 de Octubre de 1882, y la del Sr. Beranger de 15 de Julio de 1886, el Ministro de Ultramar encargará á la Compañía que, de una manera que no sea dada á ocasionar la más leve perturbacion en el importante servicio de correos, vaya relevando paulatinamente el personal de maquinistas extranjeros por maquinistas nacionales, fundándose para ello en el deseo y más que en el deseo, en el deber que tiene el Gobierno, como ha indicado el Sr. Navarro Reverter, de que llegue un momento en que todo el personal de esta Compañía sea español.

En este sentido, pues, solamente en este sentido, es como la Comision y el Gobierno pueden aceptar la enmienda del Sr. Navarro Reverter, al cual estas explicaciones mias, despues de las que ha dado la Comision, creo que le dejarán completamente satisfecho.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **NAVARRO REVERTER**: Solo para cumplir el deber de cortesía de dar al Sr. Ministro de Ultramar las gracias porque ha corroborado las manifestaciones de la Comision, si bien poniéndolas alguna pequeña limitacion. Pero de todos modos, repito las gracias, puesto que el espíritu de la enmienda está aceptado; y como de los números que nos ha leido el Sr. Ministro de Ultramar resulta que esto que nosotros pedimos casi lo tiene ya hecho la Compañía, poco la costará prolongar algo más el esfuerzo y conseguir que todo el personal sea español. Y gran gloria conquistaria el Sr. Ministro de Ultramar, como español y como catalán, si al mismo tiempo que consiguiera que fuera español el personal, consiguiera que tambien fuera español el material de esa Compañía privilegiada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya ha dicho el Sr. Ministro de Ultramar que se lo propondrá en cuanto pueda. (*Risas.*)

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): En efecto lo he dicho, y lo vuelvo á repetir, y el Sr. Navarro Reverter sabe perfectamente hasta donde llega mi patriotismo en esta cuestion, que es hasta el punto mismo que llega el de S. S., y digo una vez más, que haré todo lo que pueda porque se realice esta idea, y que para ello instigaré y hasta hostigaré á la Compañía, pero en tanto que no redunde en perjuicio del servicio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda aceptada la adicion del Sr. Navarro Reverter en los términos expuestos por el señor presidente de la Comision y explicados por el Sr. Ministro de Ultramar, y en su consecuencia el art. 1.° del proyecto de ley queda adicionado en esos términos mismos.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): La enmienda del Sr. Montoro dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se sirva admitir las siguientes enmiendas al art. 44 del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española para el establecimiento de servicios postales marítimos:

1.ª Añadir las palabras «paquetes postales,» á continuacion de las que dicen «se entenderá como correspondencia pública y oficial todo saco, caja ó paquete de cartas, periódicos, libros ó impresos...

2.ª Añadir las palabras *y á los convenios postales internacionales*, inmediatamente despues de las que dicen «y los demás objetos que son trasmisibles con arreglo á la legislacion de correos...»

Palacio del Congreso 5 de Abril de 1887.=Rafael Montoro.=Bernardo Portuondo=Miguel Figueroa.=Rafael Fernandez de Castro.=Julio Vizcarrondo.=Rafael María de Labra.=Manuel Pedregal.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si acepta ó no la enmienda.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): La Comision se manifestó desde el primer instante conforme con la enmienda del Sr. Montoro. Así tuvo el que ahora habla á la Cámara el honor de decirlo á uno de los señores firmantes, entendiendo, sin embargo, que ésta es una de aquellas medidas gubernativas que deben completar el contrato; medidas á las cuales aludí yo ayer al terminar la sesion.

Entiendo que el Gobierno de S. M. debe desarrollar por medio de un decreto algunos preceptos del contrato que no tienen correspondencia en nuestra legislacion administrativa.

Consultada la opinion de la Comision con el señor Ministro, el Sr. Ministro, que cree tener, y nosotros así opinamos tambien, completa libertad de accion para adoptar las medidas reclamadas por los señores firmantes de la enmienda, ofrece que ésta sería una de las medidas complementarias del contrato, y, por consiguiente, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 46 del mismo los vapores-correos de las Antillas, Filipinas y las demás líneas que en el contrato figuran, llevarán paquetes postales en los términos que pide la enmienda y conforme á los convenios postales internacionales. No hay para qué consultar sobre este punto la voluntad de la otra parte contratante; el Gobierno debe decretarlo, el Gobierno se compromete á decretarlo.

Se me figura, por tanto, que queda admitida virtualmente, aunque sin llevarla al contrato, la enmienda del Sr. Montoro, enmienda que, por otra parte, era tambien el deseo de algunos indivíduos de la Comision que sienten ésta necesidad de las Antillas de que tambien son dignos representantes. He concluido.

El Sr. **MONTORO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **MONTORO**: Para dar las gracias al señor presidente de la Comision por la declaracion que acaba de formular. Nosotros no tenemos inconveniente en aceptar la solucion indicada por S. S.; por tanto retiro la enmienda; y al reiterarle las gracias, las hago extensivas tambien al Sr. Ministro de Ultramar.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que la Comision que ha de dar dictámen sobre el suplicatorio del juez del distrito del Hospicio de esta corte pidiendo autorizacion para procesar al Sr. Diputado D. Fernando Romero Gilsanz, habia elegido presidente al Sr. Pedregal y secretario al Sr. Ibarra.

Igualmente quedó enterado el Congreso de que la Comision que entiende en la proposicion de ley in-

cluyendo en el plan general de carreteras la de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera habia nombrado presidente al Sr. Muro y secretario al Sr. Betegon.

Tambien quedó enterado el Congreso de que la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Ubeda (Jaen) á Villamanrique (Ciudad-Real) habia elegido presidente al Sr. Senador D. Federico Hoppe y secretario al Sr. Diputado San Juan.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran los dos siguientes dictámenes sobre inclusion en el plan general de carreteras:

Una de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 69*, *que es el de esta sesion.*)

Y otra de Villarramiel á Boadilla de Rioseco. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Se acordó quedase sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el documento á que se refiere la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. el estado de los débitos que por el impuesto de cédulas personales tienen las provincias por ejercicios cerrados desde 1874-75 al de 1885-86 inclusive, cuyos datos fueron reclamados en la sesion del dia 19 de Febrero último por el Sr. Diputado D. Agustin de la Serna.

De Real órden lo comunico á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 16 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se leyó, y quedó sobre la mesa, el siguiente dictámen:

«La Comision de actas ha examinado la de la eleccion parcial verificada en el distrito de Liria, provincia de Valencia, por la que aparece proclamado Diputado á Córtes el Sr. D. Manuel Danvila y Collado; y aunque contiene algunas protestas, como éstas no se hallan justificadas, ni afectan tampoco al resultado de la eleccion, la Comision tiene la honra de proponer al Congreso se sirva aprobarla y admitir como Diputado al Sr. D. Manuel Danvila y Collado, que ha presentado su credencial y cuya aptitud legal no ofrece duda.

Palacio del Congreso 15 de Abril de 1887.=Alberto de Quintana, presidente.=Demetrio Betegon.=Vicente Nuñez de Velasco.=Antonio García Alix.=Luis Diaz Moreu.=Luis Villanova.=Luis de Landecho.=Miguel de la Guardia.=Joaquin Muñoz Chaves.=José del Perojo, secretario.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para el lunes: los dictámenes que se han leido, y los demás asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y veinticinco minutos.

DOS APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general las carreteras de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos, ha examinado el asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras las de tercer órden siguientes, en la provincia de Palencia:

1.ª Una que partiendo de la estacion de Villada, en el ferro-carril del Noroeste, y pasando por Villelga y San Martin de la Fuente, empalme en Terradillos con la carretera de Sahagun á Saldaña.

2.ª Otra desde Cisneros, por San Roman y Villaleon, á empalmar en el punto más conveniente con la de Villafolfo á Lagartos.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 16 de Abril de 1887.=José Muro, presidente.=Ricardo Becerro de Bengoa.=Fernando Monedero.=Vicente Aparicio.=José Mariano Gallardo.=Demetrio Alonso Castrillo.=Demetrio Betegon, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley prolongando la carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander ha examinado el asunto, y tiene la honra de someter al Congreso la aprobacion del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° La carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander, incluida en el plan general, se prolongará desde su punto de partida hasta Boadilla de Rioseco, denominándose carretera de Boadilla de Rioseco á la de Valladolid á Santander por Villarramiel, Casillas, Mucientes y Fuente Saldaña.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 16 de Abril de 1887.=José Muro, presidente.=Ricardo Becerro de Bengoa.=Vicente Aparicio.=José Mariano Gallardo.=Fernando Monedero.=Demetrio Alonso Cástrillo.=Demetrio Betegon, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL LUNES 18 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres y veinticinco minutos.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Se acuerda que consten con la mayoría, sobre la enmienda del Sr. Pedregal, los votos de los señores Nuñez de Velasco, Pardo Balmonte, Soler (D. Bernabé), Córdova (D. Anselmo), Gonzalez Dueñas y Sagasta (D. Primitivo).=Queda enterado el Congreso de haberse constituido las Comisiones mixtas que han de informar sobre el proyecto de ley prorrogando el plazo para terminar las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva, y el que se refiere á la inclusion en el plan de carreteras de la del puente de San Salvador al de Solía.=Se leen y quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision mixta: primero, incluyendo en el plan general de carreteras la prolongacion de la de Haro á Ezcaray; segundo, la del pueblo de Ballesteros al de Robledo y la de Elche de la Sierra á empalmar con la de Jaen á Cuenca, y tercero, las de Morés á Maimar; de la Almunia á la estacion del ferro-carril de Cariñena, y la de Muela al Pozuelo, en la de Borja á Rueda.=Dáse lectura de una proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Grullós al puente de Peñaflor.=Apoyada por el Sr. Suarez Inclán, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=El Sr. Urzaiz ruega á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y Gobernacion que no queden impunes las falsedades cometidas en la formacion de las listas electorales por el Ayuntamiento de Vigo.=Llamadas de la Presidencia.=Alusion personal del señor Marqués de Mochales.=Rectificaciones repetidas de los Sres. Urzaiz y Marqués de Mochales.=Se acuerda comunicar á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia el ruego del Sr. Urzaiz.=El Sr. Gutierrez de la Vega llama la atencion del Sr. Ministro de la Gobernacion acerca del proceder de la Diputacion provincial de Castellon, dejando de resolver en tiempo oportuno la reclamacion de diferentes electores del pueblo de Onda acerca de la inclusion y exclusion de las listas hecha por el Ayuntamiento, y despues le ruega dé las órdenes oportunas para que se cumpla la sentencia recaida acerca del Ayuntamiento de Oropesa (Toledo).=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifican ambos señores.=El Sr. Fernandez de Castro amplía la relacion de los documentos que pidió en la sesion última al Sr. Ministro de Ultramar, y pregunta despues si el contrato celebrado con el Banco Español de la Habana encargándole la recaudacion del derecho del consumo de ganados se ultimó despues de haber llegado á la Península las reclamaciones de los ganaderos de la isla.=Contestacion del Sr. Ministro de Ultramar.=Rectifican ambos señores.=Se acuerda que consten los votos de los Sres. Figueroa, Muro y Pacheco en la votacion de la enmienda del Sr. Pedregal, los dos primeros conformes con la minoría, y el último con la mayoría.=El Sr. Montilla ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva pedir á los gobernadores de todas las provincias de Andalucía certificaciones en que conste el número total de mozos que han sufrido reconocimiento de exencion, y se sirva traerlas al Congreso.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifica el Sr. Montilla.=Pasa á la Comision correspondiente una exposicion, presentada por el Sr. Castellano, de la Asociacion de ganaderos de Zaragoza, pidiendo se reforme el proyecto de ley que divide en tres la contribucion de inmuebles, cultivo y gana-

dería.=ORDEN DEL DIA: dictámen de la Comision de actas.=Se lee y aprueba el relativo á la eleccion del distrito de Liria, y es admitido y proclamado Diputado el Sr. Danvila, que jura y toma asiento acto contínuo.=Se aprueban definitivamente, y pasan al Senado, los siguientes proyectos de ley: primero, sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray; segundo, incluyendo en el plan general de carreteras la del puente de Mazuecos á Baeza; tercero, variando la division de secciones del distrito electoral para Diputados á Córtes de Santiago de Cuba, y cuarto, incluyendo en el plan de carreteras una de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula.=Continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Se lee una enmienda del Sr. Cepeda sustituyendo los artículos 6.° y 7.° del contrato con otro que propone.=La Comision no la acepta.=Discurso de su autor en apoyo.=Del Sr. Marqués de Teverga.=Rectificaciones de ambos señores.=Se pone á votacion la enmienda, y no es tomada en consideracion.=Se procede á la discusion del art. 1.°=Discurso del Sr. Dabán, primero en contra.=Del Sr. Ministro de Ultramar, para explicar sus conceptos sobre la urgencia en la presentacion de este proyecto y la necesidad de votar el crédito oportuno para llevarle á efecto.=Del Sr. Pando, de la Comision.=Se suspende esta discusion.=Pasan á la Comision de actas varios documentos relativos á la eleccion parcial del distrito de Játiva.=El Congreso queda enterado de haberse constituido la Comision mixta sobre el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Cidones al Valle de Regumiel y de Montenegro de Cameros á Villoslada.=Se leen y quedan sobre la mesa, anunciando su impresion, los dictámenes de la Comision general de presupuestos, conformándose con el de la especial, sobre el proyecto de ley relativo á la concesion de un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas, uno destinado á las fortificaciones de las costas, y otro á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo; el de la Comision mixta incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Velez-Rubio á María; el de la Comision sobre el proyecto de ley derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública, y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de escuelas públicas.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido y los asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete y media.

Se abrió á las tres y veinticinco minutos, y leida el Acta del 16 del actual, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Nuñez de Velasco tiene la palabra.

El Sr. **NUÑEZ DE VELASCO**: Señor Presidente, el mal estado de mi salud me impidió asistir al Congreso el sábado cuando se verificó la votacion de la enmienda del Sr. Pedregal; ruego, pues, á S. S. que se sirva unir mi voto al de la mayoría en dicha votacion.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará en el Acta y en el *Diario de las Sesiones*.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pardo Balmonte tiene la palabra.

El Sr. **PARDO BALMONTE**: Suplico que conste mi voto con el de la mayoría en la votacion de la enmienda del Sr. Pedregal.

El Sr. **SOLER** (D. Bernabé): Tengo que dirigir el mismo ruego á la Mesa.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constarán en el Acta y en el *Diario* las adhesiones de SS. SS.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Rodrigañez tiene la palabra.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Para hacer igual manifestacion en nombre del Sr. Diputado D. Anselmo de Córdoba, que por motivos de salud no pudo asistir á la sesion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Constará en el *Diario de las Sesiones* la manifestacion de S. S., porque las adhesiones han de ser personales y cuando no lo son no pueden constar en el Acta.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gonzalez Dueñas tiene la palabra.

El Sr. **GONZALEZ DUEÑAS**: Pido que conste mi voto conforme con la mayoría sobre la enmienda del Sr. Pedregal.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará en el Acta y en el *Diario*.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor D. Primitivo Sagasta.

El Sr. **SAGASTA** (D. Primitivo): En el *Extracto* correspondiente á la sesion del sábado no consta el voto que emití de acuerdo con la mayoría. Ruego, pues, á la Mesa, se sirva hacer constar mi voto en la forma en que fué emitido.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará la rectificacion en el Acta y en el *Diario*.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que las Comisiones mixtas que á continuacion se expresan, encargadas de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores sobre los siguientes proyectos de ley habian nombrado presidente y secretarios:

Sobre inclusion en el plan general general de carreteras la del puente de San Salvador al de Solía (Santander) al Sr. Diputado D. Venancio Gonzalez y al Sr. Senador Marqués de Hazas.

Concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva, al Sr. Senador Baron de Covadonga y al Sr. Diputado D. Gonzalo Sanchez Arjona.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los siguientes dictámenes de Comision mixta:

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Haro á Ezcaray. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 70, que es el de esta sesion.*)

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Ballesteros á Robledo y Elche de la Sierra á Reolid, en la general de Jaen á Cuenca. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Morés á Mainar y otras dos en la provincia de Zaragoza. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Suarez Inclán, incluyendo en el plan general de carreteras la de Grullos al puente de Peñaflor (*Véase el* Apéndice décimo *al* Diario *núm. 67, sesion de 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Suarez Inclán tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **SUAREZ INCLAN**: La proposicion que acaba de leerse, tiene por objeto que se incluya en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Grullós, en la de Pravia á este punto, vaya directamente al puente antiguo de Peñaflor, enlazando con la carretera que de Oviedo conduce á Grado y la parte central del Occidente de Astúrias.

La circunstancia de estar próxima á terminarse la carretera de Pravia á Grullós, de que es natural prolongacion la citada, unida á la de que la carretera á que la proposicion se refiere ha de tener únicamente una extension de 4 ó 5 kilómetros, atravesando una zona feraz y rica, me mueve á rogar al Congreso se sirva tomar en consideracion esta proposicion de ley, creyendo innecesario aducir en su apoyo otras consideraciones.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Urzaiz tiene la palabra.

El Sr. **URZAIZ**: Cuando el viernes tuve el honor de rogar á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia que excitaran el celo de las autoridades correspondientes, para que no quedara impune la escandalosa falsificacion cometida en las listas electorales de Vigo por el Ayuntamiento de aquella ciudad, estaba muy lejos de mi ánimo suponer que el Sr. Marqués de Mochales se creyera en el caso de negar la exactitud de los hechos que yo habia aducido. Por esta razon, ni siquiera vine el sábado al Congreso lo cual sentí al saber que el Sr. Marqués de Mochales se habia referido en la sesion á mis palabras de la víspera; y para que no tuviera S. S. hoy igual sentimiento, tuve la cortesía de avisarle ayer que hoy trataria en el Congreso el incidente de Vigo, por si su señoría queria enterarse de mis palabras.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ruego al Sr. Urzaiz, que si tiene que pedir algo al Gobierno ó á la Mesa, lo haga, pero que no provoque incidentalmente un debate irregular entre S. S. y otro Sr. Diputado.

El Sr. Marqués de Mochales hizo una pregunta al Gobierno; al hacerla, expuso las consideraciones que tuvo por conveniente, y que naturalmente hubieron de rozarse con las que habia hecho S. S.; pero no lo hizo aludiendo á S. S. y entablando un debate entre ambos Sres. Diputados, debate irregular que el Reglamento no tolera.

Ruego, pues, á S. S. que se limite dirigir el ruego al Gobierno ó á la Mesa.

El Sr. **URZAIZ**: Mi objeto, Sr. Presidente, es dirigir un ruego al Gobierno.

El Sr. **PRESIDENTE**: Diríjalo S. S.

El Sr. **URZAIZ**: Pero como en la sesion del sábado el Sr. Marqués de Mochales empezó diciendo que como consecuencia del ruego que la víspera habia yo dirigido á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y de la Gobernacion, tomando por pretexto el telegrama publicado por *El Imparcial*, dirigia él á su vez su ruego al Gobierno, creia que por cortesía al Sr. Marqués de Mochales, y no quiero decir por mi deber de defender la exactitud de los hechos que yo habia aducido en la sesion anterior, me creia, digo, en el caso de empezar recordando lo que el Sr. Marqués de Mochales habia dicho en la sesion del sábado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Es cuestion de método; haga S. S. el ruego, y acompáñele de aquellas consideraciones que su conciencia le sugiera á propósito del ruego mismo.

El Sr. **URZAIZ**: Pues bien; por la lectura de los periódicos de Vigo recibidos ayer y hoy en Madrid, creo que habrá comprendido el Sr. Marqués de Mochales que se precipitó al negar lo que habia yo dicho, porque lo que allí ha ocurrido es escandaloso, como no puede ménos de serlo la alteracion de más de 150 nombres en las listas electorales, con la circunstancia agravante de que el escamoteo de unos nombres y su sustitucion por otros se han hecho despues de los fallos de la Audiencia, incluyendo y excluyendo muchos nombres.

Esa lectura de los periódicos es lo que me hace reiterar mi ruego á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y Gobernacion, recordándoles que la impunidad que siguió á otros hechos no ménos escandalosos en los años 1884 y 1886 es la causa de que ahora se hayan cometido otros, porque si aquellos no hubieran quedado impunes, no habria que lamentar ahora los que acaban de ocurrir; y á fin de que no continúen en la progresion ascendente, que yo creo seguirán si continúa la impunidad, es por lo que he rogado al Gobierno que excite el celo de las autoridades para que se castiguen.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Se pondrá en conocimiento de los Sres. Ministros de la Gobernacion y Gracia y Justicia el ruego del Sr. Urzaiz.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Pido la palabra para alusiones personales.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Habeis oido, señores Diputados, que no una, sino siete veces, si no me he equivocado al contarlas, he sido aludido por el Sr. Urzaiz en la pregunta que acaba de dirigir al Gobierno de S. M.; y como en ella va envuelta una acusacion de bastante gravedad para el actual Ayuntamiento de Vigo, cuyo distrito electoral tengo el honra

de representar, me creo en el deber de oponer á la afirmacion que acaba de hacer el Sr. Urzaiz, sin más justificacion que su palabra misma, una rotunda negativa con mi propia afirmacion, y dando datos y aduciendo pruebas para que el Gobierno vea que no hay fundamento alguno para que intervenga, como el Sr. Urzaiz desea, y excite el celo de los tribunales.

Las falsificaciones á que tan repetidamente alude el Sr. Urzaiz, no son ciertamente los conservadores de Vigo los que las cometen; téngalo esto en cuenta el Gobierno. El Sr. Urzaiz parece, cuando habla de esto aquí, que se dirige á un Congreso de chinos en España, porque ningun Sr. Diputado puede suponer ni aun en hipótesis, que existiendo un Gobierno liberal y presidido por el Sr. Sagasta, haya conservadores ni ninguna otra clase de adversarios políticos que cometan falsedades electorales, porque para ello se bastan solo los amigos del Gobierno, amparados del Gobierno mismo. (*Risas.*)

Esto, por lo que se refiere á las falsedades, debiendo entender el Sr. Urzaiz que las listas electorales para las elecciones municipales de Vigo han estado, como previene la ley, expuestas al público; que se hicieron las reclamaciones convenientes á su tiempo, que las inclusiones y exclusiones han sido aprobadas por la Comision provincial, que la Comision provincial está en su totalidad formada por indivíduos afiliados al partido liberal gobernante, que hubo reclamaciones, y que por fallo de la Audiencia han sido denegadas, y que en efecto aparecen incluidos en las listas esos nombres de personas que, por concedérseles un derecho que no tienen resultan las falsificaciones á que alude el Sr. Urzaiz, pero son de indivíduos amigos y deudos colocados en destinos dependientes del Estado por S. S., entre ellos un jóven, ambulante de Correos, de diez y nueve años, cuyo nombre tengo aquí y no leo, y otros indivíduos más colocados recientemente á instancias del Sr. Urzaiz en las ambulancias de Correos y otros destinos, faltándose á las prescripciones legales, puesto que estas teminantemente prescriben que se otorguen á indivíduos que hayan servido en las filas del ejército, y ninguno de ellos llena este requisito, habiendo sido colocados sin más méritos, probablemente, que el voto que en cambio se espera de ellos en las luchas electorales. Vea, pues, el Sr. Urzaiz, cómo no son los conservadores de Vigo los que esas falsedades cometen, sino los pocos amigos de S. S., por el deseo de aumentar las escasísimas fuerzas con que allí cuenta el partido liberal.

Pero hay otra cosa, y ésta sí tiene interés. Probablemente, el Sr. Urzaiz aquí y sus amigos allá, lo que persiguen con esta algarada es justificar la suspension del Ayuntamiento de Vigo durante el período electoral, y por esto yo lo digo, para prevenir al Gobierno de S. M.; porque es necesario poner esta actitud del Sr. Urzaiz en relacion con la reciente traslacion del juez de primera instancia, que es el segundo juez que ha sido trasladado allí desde que SS. SS. ocupan el poder. Al leer yo el *Extracto* de la sesion del viernes último, parecióme á mí que el señor Urzaiz no se propuso tan solo la denuncia de estos hechos, que S. S. pinta con tan fuertes colores, sino que su objeto principal fué arrancar del señor Presidente del Consejo, como lo hizo, una declaracion; la declaracion de que S. S., unido con otros Diputados de las provincias de Galicia, habia gestionado cerca del Gobierno la concesion de la cuarta expedicion á Cuba y Puerto-Rico de los vapores de la Compañía Trasatlántica.

Voy á terminar pronto, y por si los Sres. Diputados quieren sacar alguna moraleja de ello y aplicarla al presente caso, referiré al Sr. Urzaiz una pequeña historieta, si el Sr. Presidente me lo permite, que yo se lo ruego, porque es muy breve.

En Sevilla existia un industrial que se dedicaba á componer instrumentos músicos deteriorados, pero que verdaderamente era una notabilidad en el género. Un paisano nuestro, que tenía una gaita descompuesta hacía tiempo... (*Grandes risas.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Encargo á S. S. la brevedad, porque no sé con qué fin, en este asunto del Ayuntamiento de Vigo, que es un asunto político, quiere S. S. hábilmente traer á colacion la historia de instrumentos músicos de Sevilla: pero ya que la ha empezado S. S., acábela, pero le ruego que sea pronto.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Voy á terminar, señor Presidente, porque es muy breve.

La gaita tenía el defecto de que cuando se queria tocar no sonaba, pero en cambio, pasadas algunas horas, y hasta algunas veces pasados algunos dias, tocaba ella sola aquello que se habia pretendido tocar antes. El artista se extrañó de tan original defecto, y ofreció estudiar el instrumento y componerlo, creyendo fácil empresa la que se proponia. Estuvo soplando en ella, y visto que nada podia conseguir, la dejó abandonada en un rincon de la tienda, esperando á que le llegara el turno que tenía establecido aquel honrado industrial. A las cuarenta y ocho horas, y dedicado el artista á la compostura de otros instrumentos, la gaita recordó sin duda que la habian soplado (*Risas*), y largó dos pitadas tan desentonadas y fuertes, que causó el terror del artífice y de cuantas personas le acompañaban en aquel momento. Corre espantado el artista hácia el sitio donde tenía colocada la gaita, recordando el defecto que tenía, y en efecto, encontró que aquel instrumento habia sido el causante de aquella salida de tono que tanta perturbacion habia producido en su silencioso estudio, y despues de convencerse de que él no podia componer aquel instrumento, abrigando la sospecha de que la enfermedad que padecia fuera contagiosa, la devolvió á su dueño con esta advertencia: «Esta gaita no tiene ya compostura» (*Risas.*) Si es que puede sacarse moraleja, aplíquesela el Sr. Urzaiz.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **URZAIZ**: Cuando el Sr. Marqués de Mochales comenzó á contestarme, lo primero que se me ocurrio fué que S. S. se ha cansado pronto de ser gallego y se acuerda de que es andaluz de pura sangre, si es cierto lo que la fama atribuye á éstos, en lo que se refiere á la relacion de hechos. (*Rumores y risas*); pero la segunda parte del discurso de S. S. ya me ha convencido de que no es andaluz, porque suele decirse que tienen gracia, y ya habrá visto S. S. que los señores Diputados no se la han encontrado al cuento de S. S., lo cual no sé si habrá consistido en el cuento ó en la manera de contarlo S. S. (*Grandes risas.*)

Pero yo que prescindo de los desahogos que pueda tener aquí cualquier Sr. Diputado, y que no creo que estamos aquí para entretener la atencion del Congreso con chascarrillos, sobre todo si le faltan la

oportunidad y la gracia al que los cuenta, aunque no sé si se la encontraremos dentro de cuarenta y ocho horas (*Risas*), vuelvo á lo importante, esto es, lo ocurrido en Vigo. ¿Comprenden los Sres. Diputados que si mis amigos hubieran cometido las falsedades, viniera yo á reclamar aquí contra ellas? Si las falsedades las hubieran cometido ellos, lo natural sería que se callaran para que produjeran su resultado. Debo además hacer una rectificacion al Sr. Marqués de Mochales; yo el viernes no dije que todos los conservadores fueran responsables de las falsedades cometidas en Vigo. Yo creo que todos los partidos políticos en su mayoría se componen de personas honradas, en Vigo como en todas partes; pero en Vigo como en todas partes puede haber un Ayuntamiento capaz de cometer cualquier atrocidad; que es precisamente lo que sucede ahora. Excusa el Sr. Marqués de Mochales, por lo tanto, defender al partido conservador de Vigo, sino á los indivíduos del Ayuntamiento que han cometido la falsedad si es que S. S. es capaz de defenderla.

Una rectificacion, para concluir, á lo que ha dicho el Sr. Marqués de Mochales. No es cierto que hayan sido trasladados dos jueces de Vigo desde que está en el poder el partido liberal, porque el que ocupó aquel cargo todo el tiempo que gobernaron los conservadores, era tan buena alhaja, que, al caer el señor Cánovas, el Ministro de Gracia y Justicia entonces Sr. Silvela, sin duda á peticion de S. S., lo trasladó, como suele decirse, en su testamento, á otra parte, por el natural temor de que se prestara á hacer por los liberales en el poder iguales fechorías que habia hecho por S. S. cuando ocupaban sus amigos el Gobierno. Así, pues, aquel juez no fué trasladado por el Gobierno liberal, sino por el conservador, por la razon que acabo de explicar.

Por consiguiente, ni gracia en el cuento, ni exactitud en los hechos; vea el Congreso lo que queda de todo lo que ha dicho el Sr. Marqués de Mochales.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Para hacer notar á la Cámara que el Sr. Urzaiz desea convencernos de que está enterado de todo, hasta de los testamentos de los Ministros; no ha necesitado en el dia de hoy que pasen las cuarenta y ocho horas para que la gaita suene, sino que ha pitado inmediatamente, gracias á la advertencia de un amigo benévolo que á su lado se sienta.

Por lo demás, mientras que S. S. no pruebe que esas falsedades, de que tan enterado se muestra, han sido cometidas por los indivíduos del partido conservador de Vigo, no puede dirigir desde aquí acusaciones contra personas que son tan dignas como los amigos de S. S.; y todos los Sres. Diputados, y yo, estamos en el derecho de creer que los liberales, y no los conservadores de Vigo, son los que cometen verdaderas falsedades y abusos de todo género.

El Sr. **URZAIZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **URZAIZ**: No solo me creo, sino que me afirmo, en el perfecto derecho de hacer lo que acabo de hacer; porque yo no hago nunca sino lo que puedo y debo hacer.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Gutierrez de la Vega tiene la palabra.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA** (D. José): La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion.

Como preparacion de las elecciones municipales que se han de verificar en breve, en el Ayuntamiento de Onda, provincia de Castellon, se empezó por falsificar y alterar la verdad de las listas electorales. De una manera caprichosa procedió el Ayuntamiento á incluir y excluir electores á fin de reunir votos para salir adelante en la lucha electoral. Claro está que siendo tan burda la trama, las personas interesadas presentaron recurso contra el Ayuntamiento á la Comision provincial, á fin de que esta revocara los acuerdos ilegales del Ayuntamiento; la Comision, comprendiendo que tenía necesidad de resolver en justicia, porque se presentaban pruebas fehacientes de la legitimidad del derecho de los excluidos y de la ilegitimidad de las inclusiones, adoptó un temperamento farisáico; no resolvió la alzada, y cuando habian pasado los plazos legales para que los interesados que se creyeran agraviados pudieran, si la Comision aprobaba lo hecho por el Ayuntamiento, recurrir á la Audiencia del territorio; es decir, cuando ya no quedaba recurso, resolvió la instancia presentada diciendo que debia haberse presentado á la Diputacion, en vez de serlo á la Comision. Esta manera de resolver las cuestiones, es la mejor manera que se conoce de eludir responsabilidades; pero como se han falseado todas las condiciones del procedimiento, como la instancia se ha presentado dentro del plazo en que se ha debido presentar, la responsabilidad en que ha incurrido la Comision provincial es indudable; y yo ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion que si encuentra términos hábiles para restablecer el derecho lesionado, que lo restablezca; y si no, que instruya el oportuno expediente y exija la debida responsabilidad á esa Comision provincial que ha demostrado tener conciencia de caballo.

En la provincia de Toledo el Ayuntamiento de Oropesa sigue funcionando como sabe el Sr. Ministro de la Gobernacion, á pesar de encontrarse suspenso hace más de un mes por la autoridad competente.

Próximas á celebrarse las elecciones municipales, importa que cese este estado anormal, que se cumplan las sentencias de los tribunales, y que S. S., en uso de su perfecto derecho, indique al gobernador de la provincia la forma legal en que ha de ser reemplazado este Municipio, para que no sea él el que presida las elecciones municipales. Entiendo que esto es perfectamente legal, que está ajustado á la más estricta justicia, y no dudo que el Sr. Ministro de la Gobernacion accederá á ello.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Contestando al último ruego que me ha dirigido el Sr. Gutierrez de la Vega, puedo anunciarle que sus deseos están satisfechos; que el Ayuntamiento procesado de Oropesa ha cesado en sus funciones, y que se ha nombrado un nuevo Ayuntamiento con arreglo á la ley.

Por lo que se refiere al pueblo de Onda, en la provincia de Castellon, realmente hay bastante de farisáico en cuanto S. S. dice que allí ha ocurrido; pero S. S., que tiene un conocimiento particular de las cosas, comprenderá que yo, como Ministro de la Go-

bernacion, no puedo adelantar un juicio sobre sucesos que desconozco oficialmente. El Ministro de la Gobernacion no ha intervenido para nada en ese asunto; en el Ministerio de la Gobernacion no hay reclamacion de ningun género á propósito de las inclusiones ó exclusiones en las listas electorales de esos indivíduos á que S. S. se refiere en el pueblo de Onda; y en este estado de cosas, ¿qué quiere S. S. que yo haga? ¿Que mande instruir un expediente? Yo no tengo inconveniente alguno; pero ya comprende S. S. que el Ministro de la Gobernacion en asunto de esta índole no tiene intervencion de ninguna especie, que es cuestion que se ventila: primero, en los Ayuntamientos, luego en las Diputaciones provinciales, y por último en las Audiencias. Así y todo, yo ofrezco á S. S. pedir antecedentes al gobernador de Castellon sobre el particular, y en caso de que la Comision se haya extralimitado, que se instruya un expediente y se exija la responsabilidad si á ello hubiera lugar.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Para dar las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion respecto al ruego que le he dirigido con relacion al Ayuntamiento de Oropesa, toda vez que S. S. ha indicado que desde luego funcionará en las elecciones inmediatas un Ayuntamiento legítimo en lugar del Ayuntamiento procesado.

Respecto á las denuncias que he hecho anteriormente, referentes al pueblo de Onda, agradezco al señor Ministro de la Gobernacion sus buenos propósitos; y con el fin de que puedan ser ayudados, debo decirle que hace muy pocos dias se han presentado en el Ministerio de la Gobernacion dos recursos, firmado el uno por D. Salvador Castelló, y el otro firmado por D. Salvador Gaya, en queja de los abusos é ilegalidades que he tenido la honra de denunciar anteriormente á S. S. Estos son antecedentes y circunstancias que pueden servir á S. S. de base para empezar á hacer gestiones que tiendan á que el respeto al derecho electoral llegue alguna vez á ejercitarse.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Como el Sr. Gutierrez de la Vega conserva la buena costumbre de poner en conocimiento de los Ministros las preguntas que ha de dirigirles, S. S. tuvo la bondad de anunciarme esta pregunta, y me puso, por tanto, en el caso de enterarme de lo que habia sobre el particular. En efecto, he tratado de buscar en el Ministerio antecedentes sobre el asunto, y me han asegurado que no consta en el registro que haya entrado en el Ministerio de la Gobernacion reclamacion de ninguna especie á propósito de lo ocurrido con el Ayuntamiento de Onda. Su señoría me da dos nombres; S. S., que sabe bien lo que pasa en las oficinas, comprenderá que no habiéndose tropezado con los recursos, teniendo solo conocimiento del asunto, es fácil que se tropiece ahora con ellos, conociendo los nombres de los que los han firmado.

De todos modos, ofrezco á S. S. enterarme de lo que haya sobre el particular.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Fernandez de Castro tiene la palabra.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: He pedido la palabra para dirigir un ruego á la Mesa.

En la sesion del sábado tuve el honor de pedir al Sr. Ministro de Ultramar ciertos datos y antecedentes relativos á los asuntos de Cuba, y sin duda porque leí con alguna precipitacion la nota escrita que yo traje de esos documentos, y porque despues de la sesion no me fué posible revisar las cuartillas de los señores taquígrafos, se ha padecido en el *Extracto oficial* una omision que desde luego considero involuntaria. En la relacion publicada por el *Extracto oficial* faltan tres antecedentes muy importantes.

Primero, una nota de la recaudacion de las aduanas de la isla de Cuba, expresada por meses, en los dos últimos años y hasta la fecha.

Segundo, una nota de la cantidad á que asciende actualmente el déficit de los presupuestos de Cuba.

Tercero, una relacion de los nombramientos y cesantías decretadas para la isla de Cuba en los cuatro últimos años.

La omision es muy grave, porque al contestarme el Sr. Ministro de Ultramar en la sesion última, dijo que, cuando se publicase el *Extracto oficial*, examinaria detenidamente los documentos que yo habia pedido, y mal puede el Sr. Ministro de Ultramar enterarse de esos antecedentes, si la relacion no contiene todos los que yo solicité. Ruego, pues, á la Mesa se sirva ordenar la inclusion de esos datos en el *Diario de las Sesiones*.

Y aprovechando la presencia del Sr. Ministro de Ultramar, me voy á permitir llamar la atencion de S. S. sobre una correspondencia de la Habana que publicó anoche *El Correo*, periódico ministerial. Con relacion á esa correspondencia, voy á dirigir al señor Ministro de Ultramar una pregunta.

Deseo saber si el contrato celebrado por el Gobierno con el Banco Español de la Habana, encargando á éste la recaudacion del derecho de consumo de ganados se ultimó despues de haber llegado aquí los telegramas y las reclamaciones que formularon contra él todos los ganaderos de la isla de Cuba, apoyadas por todos los partidos políticos de aquella colonia.

Deseo tambien saber si la suspension de ese contrato se ha decretado por el Gobierno, y en este caso, si obedece á las fundadas reclamaciones de los ganaderos de Cuba, ó al desbarajuste administrativo que allí existe, y al cual alude el periódico ministerial que he mencionado, cuando dice en esa correspondencia: *que sin energía para adoptar resoluciones como la de que se trata, Cuba no se verá libre del fraude y de la inmoralidad.*

Para concluir, deseo tambien saber si ese contrato prejuzga ó presupone la continuacion del impopular impuesto de consumos en la forma en que está constituido, y si S. S. está dispuesto á aprovechar la suspension del contrato para considerar de nuevo el asunto, que merece mucha, muchísima atencion por parte del Gobierno, porque es asunto muy delicado.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): He entrado en el salon cuando ya S. S. estaba hablando, y no sé si en la primera parte de su breve discurso habrá dicho algo referente al Ministro de Ultramar.

En cuanto á la parte que yo ya he oido, puedo decir á S. S. que traeré con muchísimo gusto los nuevos documentos que ha pedido, y que los pondré á disposicion de S. S.

Respecto á la segunda pregunta, voy á contestar á S. S. concretamente.

El contrato á que S. S. se ha referido no está ultimado, y esto lo contesté ya hace quince ó veinte dias, ó un mes, á un Sr. Diputado reformista, que tuvo la bondad de dirigirme esta pregunta, habiéndole contestado como á S. S., que con efecto el contrato no estaba ultimado, y que en cuanto lo estuviera lo traeria al Congreso á disposicion de aquel Sr. Diputado, y ahora añadiré que á disposicion de S. S.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **FERNANDEZ DE CASTRO**: Doy las gracias al Sr. Ministro de Ultramar por la amabilidad con que hoy ha contestado á mi pregunta, y aprovecho la oportunidad para llamar la atencion de S. S. sobre las reclamaciones á que me he referido en la pregunta que he tenido el honor de dirigirle. Por lo demás, insisto en que el asunto es muy grave, porque se refiere á la riqueza pecuaria que constituye la única riqueza de las provincias más importantes de la isla de Cuba.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): No sé si habrá alguna reticencia en las palabras de S. S. al decir que he contestado con amabilidad, porque esto supondria que otros dias he contestado sin ella. (*El Sr. Fernandez de Castro*: Hoy como siempre.) No insisto, pues, en esto, y le repito á S. S. que he de tener en cuenta, no solo las observaciones de S. S., sino las de cualquier otro Sr. Diputado. Precisamente á la atencion que yo pongo en el asunto, se debe que no esté ultimado el contrato. Cuando lo esté, repito que lo enviaré al Congreso, sin necesidad de que se me pida.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se harán en el *Extracto* las rectificaciones que desea el Sr. Diputado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Figueroa.

El Sr. **FIGUEROA**: La he pedido para rogar á la Mesa que haga constar mi voto con el de la minoría autonomista en la votacion de la enmienda del Sr. Pedregal.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará en el *Diario de las Sesiones*.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pacheco tiene la palabra.

El Sr. **PACHECO**: Es para rogar á la Mesa que una mi voto al de la mayoría en la votacion que recayó el sábado último sobre la enmienda del Sr. Pedregal.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará en el Acta y en el *Diario de las Sesiones*.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Montilla tiene la palabra.

El Sr. **MONTILLA**: Me voy á permitir dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion. Con el objeto de explicar algunos hechos que, de ser ciertos, tendrian una gravedad y una trascendencia en mi concepto importantísima, ruego á S. S. que á la mayor brevedad se sirva pedir á los gobernadores de todas las provincias de Andalucía que remitan al Ministerio de su digno cargo, para que S. S. lo haga despues al Congreso, certificaciones en que conste el número total de mozos que han sufrido reconocimiento de exencion, porque el hecho que á mí se me denuncia, referente á una provincia andaluza que no he de nombrar, es tan grave, que quiero comprobar con las certificaciones de las demás provincias el tanto por ciento en que están los eximidos del servicio militar por inútiles; y si resultara que en alguna de ellas excedia en mucho ese tanto por ciento de las demás, estando casi bajo las mismas condiciones de salubridad, yo entablaria un debate especial, y pediria á S. S. que, como ya lo ha hecho un digno Ministro de la Gobernacion, hiciese un segundo reconocimiento; que nada hay más grave que estas cuestiones de quintas, cuando sucede que los que deben servir en el ejército se quedan en sus casas, mientras que los que deben permanecer al lado de sus familias ingresan en las filas del ejército.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Sin entrar en el fondo de la cuestion de las inmoralidades denunciadas por mi querido amigo particular el Sr. Montilla, porque ignoro la provincia á que S. S. se refiere, tanto más, cuanto que S. S. ha cuidado de no decir cuál es; sin entrar, digo, en el fondo de la cuestion ni ocuparme de las inmoralidades denunciadas por S. S., no tengo inconveniente en anunciarle que desde luego remitiré á la mayor brevedad, segun S. S. desea, todos los datos que me ha pedido.

El Sr. **MONTILLA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. **MONTILLA**: Para dar las gracias al señor Minislro de la Gobernacion, y estoy seguro que los datos han de venir en breve plazo, porque es facil darlos en las secretarías de las Juntas provinciales, una vez que están terminadas las exenciones y reconocimiento de quintos en todas las provincias, y me basta el total de quintos sujetos á reconocimiento, y número total de los eximidos en absoluto, declarados inútiles; porque creo, aunque no conozco las disposiciones relativas á este asunto, que hay eximidos en absoluto y condicionalmente; y necesito un estado de los eximidos en absoluto y condicionalmente, porque estos son los que me han de servir de comprobacion, para una vez cerciorado de los abusos, hacer uso de todos los medios reglamentarios, para que se sepa en qué modo, en qué forma y de qué manera se realiza en algunas partes un asunto tan grave como el de la cuestion de quintas.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Castellano tiene la palabra.

El Sr. **CASTELLANO**: Tengo la honra de presentar al Congreso una exposicion de la Asociacion de ganaderos de Zaragoza, en la que despues de fundadas consideraciones, suplica á las Córtes se dignen desestimar el proyecto de ley que divide en tres impuestos la contribucion de inmuebles, cultivo y ganadería, en lo que se refiere á la riqueza pecuaria, y que esta continúe tributando como hasta ahora en proporcion á sus productos.

Ruego á la Mesa se sirva disponer que pase esta exposicion á la Comision correspondiente, para que la tenga en cuenta cuando haya de emitir su dictámen.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Muro tiene la palabra.

El Sr. **MURO**: Para pedir que conste mi voto con el de la minoría en la votacion últimamente verificada con motivo de la enmienda del Sr. Pedregal.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): Constará el voto del Sr. Muro en el *Diario de las Sesiones*.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision de actas.»

Leido el correspondiente al del distrito de Liria, provincia de Valencia, en el que se proponia se admitiese Diputado al Sr. D. Manuel Danvila (*Véase el* Diario *núm. 69, sesion del 16 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el dictámen y fué aprobado, quedando admitido Diputado el Sr. Danvila.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda proclamado Diputado el Sr. Danvila.

El Sr. **PRESIDENTE**: Va á entrar á jurar un señor Diputado.»

Juró y tomó asiento el Sr. Danvila, anunciándose que ingresaba en la cuarta Seccion.

Se leyeron, revisados por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conformes con lo acordado se votaron y aprobaron definitivamente los siguientes proyectos de ley:

Sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray (Logroño). (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una del puente de Mazuecos á Baeza. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Variando la division de secciones del distrito electoral, para Diputados á Córtes, de Santiago de Cuba. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Calasparra á Mula. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° del actual*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *núm. 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem*; Diario *núm. 66, sesion del 13 de idem*; Diario *núm. 67, sesion del 14 de idem*; Diario *núm. 68, sesion de 15 de idem, y* Diario *núm. 69, sesion del 16 de idem.*)

Sigue la discusion de las enmiendas.

El Sr. **SECRETARIO** (Ibarra): La enmienda del Sr. Cepeda dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la aprobacion del Congreso la siguiente enmienda al contrato para el establecimiento de servicios postales marítimos celebrado por la Compañía Trasatlántica española, aprobado en Consejo de Ministros en 17 de Noviembre de 1886, y aceptado por la Compañía en 18 del mismo mes.

Los artículos 6.° y 7.° quedan suprimidos, ocupando su lugar el siguiente:

«Si el Gobierno creyere conveniente aumentar ó disminuir durante el contrato el número de viajes anuales para cualquiera de las líneas establecidas, podrá efectuarlo, quedando el contratista obligado á la variacion, y entendiéndose que el auxilio ha de aumentar ó disminuir en su caso en una parte proporcional al tipo de subvencion que para cada línea se señale.»

Palacio del Congreso 22 de Marzo de 1887.=Ramon Cepeda.=Juan Alvarado.=José María Celleruelo.=Gumersindo de Azcárate.=Antonio Vazquez.=Manuel Benayas Portocarrero.=José Muro.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no la enmienda.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda del Sr. Cepeda.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Cepeda tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **CEPEDA**: Señores Diputados, la enmienda que he tenido el honor de presentar al proyecto que se discute, tiene por objeto aminorar los inmensos perjuicios que en otro caso ha de ocasionar al país el proyecto de contrato celebrado entre el Gobierno y la poderosa é influyente Compañía Trasatlántica.

En los arts. 6.° y 7.° del expresado proyecto, cuyos efectos aspiro á modificar con mi enmienda, puede decirse que está contenida la esencia toda del contrato; en esos artículos se ven los claros y manifiestos propósitos de la mencionada Empresa de exigir al Gobierno, más ó ménos tarde, crecidas indemnizaciones; en esos artículos, finalmente, está lo más grave del contrato sometido á la deliberacion de la Cámara, la cual debe, por tanto, fijarse en ellos detenidamente, si es que quiere evitar una larga série de reclamaciones al país, que, sin ser mi propósito faltar al respeto que me inspiran nuestros tribunales, bien puede asegurarse por anticipado que esas recla-

maciones se resolverán en contra de los intereses públicos, y en pró, por consiguiente, de los intereses particulares de la Compañía Trasatlántica.

Declaro, Sres. Diputados, que entro con temor, con mucho temor en este debate; pero no porque crea que no es para mí un deber inexcusable entrar en él, considerando como considero altamente perjudicial á los intereses públicos el contenido de esos arts. 6.° y 7.° que he de examinar, sino porque me ha sido siempre enojoso dar pretexto á los que no me conocen para sospechar acerca de los móviles que me inducen á tomar esta ó la otra actitud: y lo siento, porque aun careciendo de toda autoridad mi palabra, no quisiera pronunciar ni una que de cerca ni de lejos molestara á los dignos, dignísimos individuos de la Comision, y mucho ménos todavía al Gobierno, al cual deseara yo no ocasionar la más leve, la más pequeña dificultad, en tanto, por supuesto, que persevere en los propósitos de cumplir los compromisos políticos contraidos con el país liberal, y á los cuales debe, á juicio mio, su existencia en el Poder, el Ministerio del Sr. Sagasta.

Debo declarar asimismo, Sres. Diputados, la firmísima resolucion que me anima de no faltar á ningun género de conveniencias; por lo tanto, si en el calor que estas disputas ó estas competencias engendran, y si por carecer, como carezco, de la importante cualidad de dominar la palabra pronunciara alguna que de cerca ó de lejos moleste á cualquiera persona presente ó ausente, es mi voluntad que esa palabra se tenga por no dicha y por retirada además sin reservas de ninguna clase á la primera insinuacion que se me haga; y sin más preámbulo voy á entrar en materia.

Mi enmienda, como he dicho, tiene por objeto principalmente examinar con alguna detencion las cláusulas contenidas en los arts. 6.° y 7.° del contrato sometido á la deliberacion de la Cámara.

La primera cláusula del art. 6.° dice literalmente:

«El Gobierno se compromete á no celebrar mientras dure este contrato otros que tengan por objeto subvencionar nuevas líneas de vapores entre los mismos puntos.»

Señores Diputados, yo (y supongo que á la mayor parte de vosotros os habrá sucedido lo que á mí), he sentido una verdadera pena al ver consignada semejante cláusula en un contrato cuya duracion ha de ser de veinte años. ¡Que el Gobierno se compromete á no celebrar nuevos contratos ni á subvencionar nuevas líneas de vapores entre los puntos que han de visitar y servir los de la Compañía Trasatlántica objeto del contrato! ¿Se ha fijado el Gobierno, se ha fijado la Comision en las graves, gravísimas consecuencias, en los verdaderos conflictos que un compromiso de esta naturaleza puede traer al país? ¿Tan poca fe tiene el Gobierno en las energías de nuestra raza y en los progresos de la mecánica aplicada á la navegacion que no teme que al cabo de veinte años resulte este contrato un verdadero despropósito? ¡Que el Gobierno se compromete á no celebrar nuevos contratos que tengan por objeto subvencionar nuevas líneas destinadas á prestar servicio entre los puntos que ha de visitar la Compañía Trasatlántica!

Yo, Sres. Diputados, no quiero hacerme la ilusion de que España recobre en un período relativamente corto su antigua grandeza, su antiguo poderío en Europa; pero entiendo que, sin hacerme ilusion alguna, es lícito presumir que España, bien sea por el desenvolvimiento de su riqueza, ó bien sea por el ejemplo que nos suministra Italia, que sin ser nada ó muy poco hace veinte años, es hoy una de las primeras Potencias del mundo, bien puede esperarse, digo, que España, á virtud de sus propias energías ó mediante una afortunada política, alcance antes de diez años una gran preponderancia en Marruecos, por ejemplo; si eso sucede, ¿es justo, es conveniente, es acertado siquiera que España no pueda celebrar nuevos contratos que tengan por objeto subvencionar otras líneas de vapores entre sus puertos y los del Imperio de Marruecos que las establecidas en el presente contrato?

Supongamos que las corrientes de simpatía establecidas entre nuestro país y las Repúblicas sudamericanas por una parte, y por otra el desenvolvimiento de nuestro tráfico con la República argentina, (que ya ha llegado á alcanzar en el año de 1885 nuestra exportacion de vinos á aquel país la importantísima cifra de 150.000 pipas de 40 arrobas cada una); supongamos, digo, que esas corrientes exigen, hacen absolutamente indispensable subvencionar, en esta ó en otra forma, nuevas líneas de vapores entre España y la República Argentina; ¿sería conveniente, ni acertado, y mucho ménos justo que España, si llegara ese caso, cuya posibilidad nadie puede poner en duda, careciera de derecho para celebrar nuevos contratos, para subvencionar nuevas líneas destinadas á prestar servicios entre nuestros puertos y el puerto de Buenos-Aires?

Supongamos más; supongamos (Dios no lo quiera), que las exigencias de la política nos obligasen á entendernos con una Potencia militar; que á consecuencia de esa inteligencia emprendiésemos una expedicion á la China, por ejemplo, y que por resultado de esa expedicion nos apropiásemos parte de aquel inmenso territorio. ¿Por qué, si tal sucediera, habia de carecer de derecho nuestro Gobierno para establecer una sola línea de vapores que sirviese á la vez á China y Filipinas, montándola en condiciones, tanto por la velocidad, como por la comodidad y la economía, que á su lado resultase un verdadero despropósito la manera de hacer el viaje, tal cual ahora se establece con aquellos países en el proyecto puesto á discusion? Y he de decir más, Sres. Diputados; ¿cómo han de renunciar las Antillas á la celebracion de nuevos contratos que tengan por objeto establecer nuevos servicios entre nuestros puertos y los suyos cuando precisamente antes de ser ratificado este contrato por las Córtes, antes de empezar á regir, ya se ha presentado á la otra Cámara una exposicion suscrita por navieros, industriales, comerciantes y hacendados de la isla de Cuba, quejándose de que se establezcan velocidades postales de 11'50 millas por hora para el servicio actual, de 12 para el servicio que se haga desde 1888, y como máximun, de 12'50 desde 1893, cuando precisamente en estos momentos las Antillas pueden comunicarse con Europa por medio de buques que hacen el recorrido con una velocidad de 14 millas por hora? Para demostrar los industriales, comerciantes, navieros y hacendados de Cuba que el contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía Trasatlántica es un verdadero despropósito, acompañan á esa exposicion los cálculos medios de Mr. Well para 1886, de los cuales resulta que de once líneas citadas en ese trabajo, en ocho hay buques que tienen marcha desde 13'25 á 16'18 millas por hora. Esto

para 1886, que de 1887 en adelante, ha de ser tal la velocidad, que si se adopta para el servicio entre la Península y las Antillas una marcha de 11 millas, aunque sea de las llamadas nudos, toda la correspondencia de Cuba y Puerto-Rico se hará por medio de los buques-correos extranjeros, resultando así ineficaz el servicio postal español. Dentro de pocos dias, dice esa exposicion, una carta podrá ir de Madrid á Nueva-York en ocho dias, y á la Habana en once, y esto cuatro veces á la semana.

Cuando estas quejas se producen y estos hechos se alegan, ¿es justo que España haya de renunciar por espacio de veinte años á colocarse en las condiciones en que se hallan colocadas hoy casi todas las Potencias de Europa? Acordémonos de lo sucedido á la Compañía Cunard. Hace veinticinco años, los buques de esa Compañía invertian de doce á doce y medio dias desde Liverpool á Nueva-York, y hoy hacen ese recorrido en seis dias ó seis y medio.

Una duda me asalta, Sres. Diputados, y es la de si acertaré ó no á exponer con claridad mi pensamiento. Si yo pudiera poner ante vuestra conciencia, con la evidencia que aparece ante la mia, la enormidad de los perjuicios que para los intereses públicos puede traer la aplicacion de los arts. 6.° y 7.° del contrato, yo afirmo que no podríais ménos de aceptar el sentido de la enmienda que estoy apoyando.

La cláusula 2.ª del art. 7.° dice:

«La Compañía concesionaria disfrutará de los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen á la marina mercante española.»

Terminada, ó á punto de terminarse, la red general de nuestros ferro-carriles, y concluyendo todos ó la mayor parte de ellos en puertos importantes, ha llegado el caso de prestar preferente atencion al comercio marítimo, que precisamente empieza en los muelles donde el ferro-carril acaba.

Hablar aquí con esta ocasion de la necesidad y de la utilidad del comercio marítimo; recordar que España es una Potencia marítima y colonial, y que es necesario, por lo tanto, prestar la debida atencion á esta manifestacion de la riqueza pública, me parece inútil, y sería hasta cierto punto faltar al respeto que me merecen los Sres. Diputados; así que he de dar por supuesto que no hay ninguno, absolutamente ninguno, que no acepte como un hecho inconcuso la necesidad de procurar el engrandecimiento marítimo.

Varias causas han contribuido en España al decaimiento de la industria naviera, pero entre esas causas descuellan principalmente las dificultades puestas por nuestra legislacion al comercio marítimo, y además las trabas y gravámenes que pesan sobre el buque, hasta tal punto, que con estar tan recargadas en España todas las manifestaciones de la riqueza pública, acaso haya muy pocas que lo estén tanto como la industria naviera. Esto ha motivado sin duda unas palabras consignadas en el dictámen de la Subsecretaría del Ministerio de Marina, dictámen ó informe que corre unido al expediente, y que voy á permitirme leer á la Cámara.

Las palabras á que me refiero dicen así:

«Si no llegamos á introducir en la legislacion marítima y administrativa las urgentes reformas que reclama el atraso de nuestra navegacion, si no arbitramos los recursos necesarios para los gastos y sacrificios que serian reproductivos en el doble concepto de dar mayores rendimientos al Tesoro y proporcionar al Estado buques y servicios; si no procuramos ensanchar el tráfico, hoy limitado á los puertos capitales de nuestras Antillas y Filipinas, de modo que se extienda á otros del Archipiélago, á Marianas, Carolinas, Fernando Póo y demás posesiones españolas del golfo de Guinea, y responda eficazmente á la necesidad de desarrollar nuestro comercio marítimo y de realizar nuestras aspiraciones políticas respecto á las Repúblicas hispano-americanas, previendo á tiempo las consecuencias de la apertura del itsmo de Panamá, quedaremos excluidos del tráfico general y reducidos al exiguo que hoy mantenemos, sin poder evitar que llegue á monopolizarse completamente en banderas extranjeras; siendo lo más doloroso que otro tanto sucederá en nuestros mismos puertos y en los mercados de todas las Américas de raza española.

Ya hoy la concurrencia de buques extranjeros en puertos españoles hace sobre el 50 por 100 ó más de su tráfico, y en gran número de los comerciales del extranjero, frecuentados por buques de todas las Naciones, ó no figura nuestra bandera, ó solo está representada en un número insignificante de buques.

El porvenir de España depende del desarrollo del comercio é intereses marítimos, y á este fin es forzoso que se dirijan los esfuerzos de la Administracion del Estado. De lo contrario resignémonos á las fatales consecuencias de la situacion que atravesamos y de ocupar entre las Naciones civilizadas un lugar bajo en demasía en marina mercante y de guerra.»

¿Qué hacer en este caso para procurar el engrandecimiento de nuestra industria naviera y sacarla de la lamentable situacion en que se encuentra, segun el informe que acabo de leer? Luchando como luchan las Naciones por aumentar el tráfico en sus puertos en bandera nacional y esforzándose asimismo en inutilizar la mayor parte del general, con estímulos de primas y subvenciones que compensen los derechos é impuestos á que están sujetos los buques, no queda otro recurso que imitar á Francia, la cual, además de las subvenciones que paga á varias líneas ó Empresas establecidas, concede primas de 60, 40, 20 y 10 francos respectivamente por tonelada de capacidad, segun que en la construccion se emplee acero, hierro ó madera, respectivamente; las concede tambien á las máquinas, aparatos auxiliares, etc., por cada 100 kilógramos de peso; indemniza por todo cambio que tienda á aumentar la capacidad del buque; por el de calderas, si son francesas; por tonelada de registro de los buques nuevamente construidos en astilleros nacionales, y por cada 1.000 millas que navegan; reduciendo á la mitad la subvencion en el caso de que sean de construccion extranjera.

Ahora bien; si España se decide á imitar á Francia, y convencida de la necesidad de proteger ó amparar la marina mercante, otorga á ésta ciertos beneficios ó ventajas, ¿sería justo que esos beneficios y esas ventajas que se otorguen á la marina mercante se hagan extensivos á la influyente y poderosa Compañía Trasatlántica? ¿Dónde quedaria en ese caso la justicia y su inseparable hermana la equidad? ¡Ah! Sres. Diputados, el propósito de la Compañía Trasatlántica está bien conocido, ha oido que solo ella es en España la Sociedad naviera que ofrece garantías, formalidad, crédito para el cumplimiento de sus contratos, y ese monopolio que por tal consideracion viene ejerciendo pretende asegurarle para el porvenir de suerte y manera que aquí no nazca, ni

prospere industria, ni Empresa naviera capaz de hacer competencia á la Compañía Trasatlántica en las operaciones y tráfico á que la misma se dedica.

La tercera cláusula del art. 6.° que examino dice: «Asimismo no podrá ser sometida á ningun impuesto especial.» Yo no sé si lo que voy a decir á este propósito es ó no de todo punto pertinente, pero si no lo es, ruego á los indivíduos que me escuchan me dispensen.

Pertenezco, Sres. Diputados, á una familia de agricultores; he nacido en un pequeño pueblo rural, y en ese pequeño pueblo rural me he criado, cuya circunstancia me ha hecho conocer muy de cerca, aunque afortunadamente no las he experimentado, las necesidades y las estrecheces que asedian constantemente á la clase labradora. Conozco que la generalidad de esa clase carece hasta de lo necesario para atender á reponer las fuerzas que pierde á virtud de su incesante trabajo: recuerdo contemporáneos mios á quienes la escasez de la alimentacion por una parte, y lo rudo de las faenas agrícolas por otra, han hecho prematuramente viejos, hasta el punto de que sea muy general en la clase labradora carecer de aptitudes físicas para dedicarse á los trabajos propios del campo á la edad de 45 años. ¿Y ha pensado el Congreso en las causas que producen eso?

Pues la causa principal consiste en que en España toda ó casi toda la contribucion gravita sobre la tierra y sus productos, originándose de esto tal malestar, tal ruina, tal miseria entre la clase labradora, que son pocos los afortunados de esa clase que no se rinden á los agentes de la contribucion ó á las manos de la usura. Y cuando esto sucede, ¿es justo que el Gobierno pacte, obligándose á no imponer ninguna contribucion especial, cualesquiera que sean las necesidades, cualesquiera que sean las circunstancias en que se encuentre este país, y sean los que quieran los beneficios y ventajas que obtenga la poderosa Compañía Trasatlántica?

Hay un pueblo en el distrito que tengo el honor de representar, que hace veinte años era un pueblo floreciente, un pueblo rico, porque en él se cosechaba una abundante cantidad de castaña y una abundante cosecha de seda, con cuyos productos, aquellas gentes aseguraban su alimentacion para todo el año y el abrigo en el invierno. Durante esos veinte años, aquellas dos cosechas han desaparecido enteramente, con lo cual el pueblo á que me refiero se ha quedado sin ingresos. ¿Cree el Congreso que nuestra despiadada Administracion ha oido las quejas de aquella infortunada gente, reducida sola y exclusivamente á que se les rebaje la contribucion en la proporcion que han perdido sus cosechas, á que se les rebaje el impuesto en relacion siquiera á la baja que ha tenido su riqueza imponible?

Pues nuestra Administracion está constantemente sorda á esas gestiones y á esas reclamaciones; y ha sucedido que aquel pueblo que hace veinte años tenía 500 vecinos, hoy ha quedado reducido á 250. Con los ahorros reunidos los años en que hubo cosecha de castaña y seda, aquellas gentes siguieron pagando las contribuciones; pero como todo concluye en este mundo, y más que todo el dinero, llegó un dia en que ya no tuvieron para pagar la contribucion, y entonces el fisco ó sus agentes embargaron las propiedades donde se producia la castaña y la hoja para alimentar el gusano de seda, y hoy es el dia que toda la propiedad de aquel pueblo está embargada, y hoy es el dia á consecuencia de semejante estado de cosas andan descalzos hasta algunos de los concejales del pueblo de Garganta la Olla, que es el pueblo á que, Sres. Diputados, me refiero.

Y cuando esto sucede, cuando esto ocurre en aquel pueblo, y de seguro habrá muchos en España que se encontrarán en idéntica situacion, ¿es justo, es siquiera equitativo que se venga á establecer una condicion, una cláusula como esta, que, despues de todo, ata al Estado para que no pueda imponer sobre la Trasatlántica mientras dure este contrato ninguna contribucion especial, cualesquiera que sean las necesidades del país? Pues qué, ¿no podemos tener una guerra en que sea de necesidad reunir recursos é imponer contribuciones, no solamente sobre aquellas clases necesitadas, sino sobre Empresas tan poderosas como la Compañía Trasatlántica? Yo ruego al Gobierno que se fije en estas cosas; que no haga cuestion de amor propio el sostener cláusulas y condiciones que muy bien han podido pasar desapercibidas al redactarse ó al firmar este contrato; yo ruego al Gobierno que se fije en las consecuencias que ciertos hechos engendran; que se fije en que nada quebranta más que esta clase de negocios; que se fije, finalmente, en que todos los grandes conflictos sobrevenidos á este país, han sido ocasionados por hechos de esta naturaleza; yo le ruego que se fije en todo eso, y atienda las palabras de este adversario leal, que nada quiere, que nada apetece tanto como que ese Gobierno tenga todo el tiempo que sea necesario para cumplir los compromisos políticos que ha contraido con el país liberal.

Otra cláusula del art. 6.° del contrato dice así:

«Si la supresion de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estará obligado á la correspondiente indemnizacion.»

De todas las cláusulas contenidas en este contrato, no hay ninguna más importante que ésta, ninguna ha de dar lugar á tantas cuestiones y contiendas como ésta que acabo de leer; á juicio mio en esta cláusula es en donde se revela el talento del representante ó del presidente de la Sociedad Trasatlántica; indudablemente en esta cláusula es donde un dia ha de apoyar sus pretensiones la Compañía Trasatlántica para obligar al Gobierno á pagar crecida indemnizacion ó á quedarse con los cuatro barcos viejos que tiene pudriéndose en sus arsenales.

Se ha hablado de haber consignado el compromiso de establecer líneas de ensayo, entre otras la de España con la República Argentina. ¿Hay nadie que conozca algo esta clase de negocios, que pueda creer que el ensayo de una línea de seis viajes redondos al año entre los puertos de España y los de la República Argentina pueda dar resultado aceptable? ¿Cómo quiere el Gobierno que dé buen resultado el ensayo de una línea destinada á hacer solo seis viajes redondos durante un año á la citada República, cuando ésta puede exportar sus productos diariamente á España y recibirlos de ésta por conducto de las Empresas navieras establecidas en Francia, Inglaterra, Italia y Alemania, cuyos barcos tocan casi todos en nuestros puertos? ¡Valiente competencia podrá sostener la Trasatlántica y buenos resultados dará el ensayo pactado por el Gobierno con la misma! Y sobre todo, si se tiene en cuenta que la nueva línea, ó sea

la que trata de establecerse, hará una marcha de 11 millas por hora, cuando la marcha ó andar de las líneas hoy establecidas es de más de 14 nudos ó millas por hora. Las cosas se deben decir con claridad, señores Diputados; esta cláusula la ha consignado la Compañía con su cuenta y razon, para en el caso de ser imposible sostener la competencia, quiere quedarse en actitud de entablar la correspondiente reclamacion de perjuicios; y aun cuando para evitarlo ha dado sus explicaciones el Sr. Gamazo, yo he de decir que esas explicaciones no son una garantía para los intereses públicos. El contrato dice que si no dieran resultado estos ensayos, y por consecuencia de lo mismo se viese obligada la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno quedará comprometido á pagarla la indemnizacion correspondiente.

Esto es una cosa muy grave; esto es una cláusula que ha de dar lugar seguramente á reclamaciones por parte de la Compañía, que por ser muy poderosa ha de obligar al Estado á entregarse á sus desmedidas exigencias ó á quedarse con esos barcos, con los que podrá aumentar el número ya bastante crecido de los barcos inservibles que tiene en sus arsenales.

Voy á examinar, porque comprendo la situacion de la Cámara, el art. 7.° del contrato; artículo que, como ha dicho muy oportunamente el Sr. Gomazo, es el módulo puesto á la corriente de la subvencion para que disminuya en provecho del país, para que aumente y mejore los servicos; para que, en una palabra, nos acequemos al *desideratum* que persiguen los que impugnan el proyecto. Cuando leí este artículo, con más cuentas que el rosario y más pecados que el Koran, se me ocurrió el cálculo que suelen hacer las gentes sencillas á propósito de lo poco que producen en España las acciones de ferro-carriles. Esas gentes no se fijan en que en la construccion de los ferro-carriles españoles aparece gastado dos ó tres veces más de lo que se ha gastado realmente. Supongamos, para que podamos entendernos, que en un ferro-carril aparecen gastados 75 millones de pesetas cuando en realidad de verdad no se han gastado ó no han debido gastarse más que 25 millones, y que ese ferro-carril en que resulta empleado un capital de 75 millones de pesetas divide entre sus accionistas un 3 por 100 de interés anual. Luego si en ese ferro-carril aparecieran gastados solo 25 millones de pesetas, suma realmente empleada en su construccion, ¡los accionistas repartirian un interés á su capital de un 9 por 100.

Pues sobre este montaje, sobre esta base, prepara habilidosamente la Compañía Trasatlántica su cálculo, la cual, luego que se haya reintegrado: primero, de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor; segundo, de la parte proporcional de los gastos generales en la explotacion de los servicios contratados; tercero, del 6 por 100 del valor del barco (segun balance), como prima de seguro; cuarto, del 5 por 100 del capital del barco y 30 por 100 de su mobiliario, como amortizacion; quinto, del 5 por 100 del valor de inventario del barco; sexto, del 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecucion del presente contrato; y sétimo, de los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., etc., porque hasta esta indeterminacion hay en el contrato, entonces es cuando, y al cabo de cinco años, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante, se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado. Es decir, que aquí podria tener perfecta aplicacion aquel antiguo romance que dice:

Cuando vayamos á Flandes
Y le hayamos conquistado,
Recuérdame que te he dicho
Que te he de prometer algo.

He dicho anteriormente, que no quiero pronunciar palabras que puedan molestar á ninguno de los dignos indivíduos de la Comision y ménos todavía al Gobierno, pero francamente, ¿dónde está la prevision del Gobierno al consignar cláusulas y condiciones como las contenidas en el art. 7.° del contrato celebrado con la Trasatlántica? ¿Se ha fijado el Gobierno, se ha fijado la Comision, en que el personal que ha de llevar la contabilidad, en que el personal que ha de prestar servicios en los puertos, en los barcos, en los escritorios, han de ser y no pueden ménos de ser nombrados por la misma Empresa? ¿Y qué ha de hacer ese personal, más que seguir las indicaciones que sobre asuntos de contabilidad le haga la Compañía? ¿Qué garantía se da á esos funcionarios, más que la inmediata separacion de sus cargos en tanto en cuanto no se presten á seguir los propósitos y las indicaciones que les hagan sus jefes? ¿Quienes, Sres. Diputados, sino los empleados nombrados por la Compañía Trasatlántica, han de llevar la cuenta de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor; de la parte proporcional de los gastos generales en la explotacion de los servicios contratados; de los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., etc.? ¿Quién ha de llevar esta cuenta más que el personal nombrado y designado por la Compañía? Si aquí se diera intervencion á funcionarios dependientes del Estado, habria justificacion para una cláusula semejante; pero no la hay desde el momento en que se excluye la intervencien del Estado, porque la intervencion de que hablaba el Sr. Gamazo es una intervencion perfectamente inútil, porque si el Estado puede inspeccionar los libros de contabilidad de la Empresa, el Estado no puede intervenir en la compra de lo necesario para el sostenimiento de los buques, y en tantas otras cosas de las que comprende una Empresa de la importancia de la Trasatlántica.

Yo no quiero pronunciar palabra que moleste absolutamente á nadie, porque es muy grande el respeto que me inspiran todos los Gobiernos de mi país, y singularmente el que hoy se encuentra al frente de sus destinos; pero con ser muy grande y muy profundo el respeto que me inspira el Gobierno, necesito manifestar, no que el Gobierno no haya leido el expediente, sino que no ha leido con la detencion necesaria el contrato objeto de nuestra deliberacion, y que no se ha fijado en la larga série de concesiones otorgadas en el mismo á la Compañía Trasatlántica; concesiones que no podrán ménos de dar lugar á muy sérios conflictos en el porvenir.

Entre los hechos que se admiten como indudables y que pueden servir de base para los cálculos que han de tenerse presentes á fin de liquidar el Gobierno en su dia ese 33 por 100 de beneficio que se le otorga, se establece que habrá de reintegrarse á la Com-

pañía del 6 por 100 del valor del barco segun balance. Supongamos que el valor dado á los barcos no es el que en realidad tienen; supongamos que se les ha dado un precio mayor en una tercera parte más, ó en una mitad de lo que en realidad valgan, en cuyo caso no será un 5 ó un 6 de interés lo que perciba la Compañía Trasatlántica, sino un 12 ó un 15 por 100 de su capital, segun que sea un doble ó un triple del verdadero el valor en que justiprecia esos barcos. Por consiguiente, sería de absoluta necesidad que el Estado hubiera de intervenir en el justiprecio de ese material; y como quiera que en el contrato no se establece que el Estado haya de tener esa intervencion, resultará que tendremos que aceptar como hecho indiscutible el valor que á su material dé en sus balances la Compañía Trasatlántica; y siendo esto así, vuelvo á repetir lo que antes he dicho, no será un 5 sino que podrá ser un 10 ó un 15, segun sea doble ó tres veces más el valor que la Compañía Trasatlántica dé á sus barcos.

De los 25 barcos que componen la flota de la Compañía citada, ya se ha dicho multitud de veces que 9 han sido construidos despues del año 1876, y que los restantes se construyeron antes de la citada época; por consiguiente, bien puede asegurarse que gran parte de ese material no puede tener las condiciones necesarias para prestar, desde el dia en que se ratifique este contrato, el servicio á que viene obligado. Sin embargo de eso, en el último balance dado por la Compañía á sus accionistas, se consigna un valor de 36 millones de pesetas á ese material. Y yo pregunto: ¿es justo suponer que ese material, que esos 25 barcos valen la cantidad que les asigna la Compañía Trasatlántica? Porque hemos de tener presente que de esos 25 barcos, 11 pertenecieron á la flota del Marqués de Campo, en cuya época, á juicio de la Compañía Trasatlántica, eran esos barcos los más desvencijados y más viejos que recorrian los mares del mundo; y que desde el momento que han entrado á ser propiedad de esa Compañía, se dice que son los mejores y más importantes que recorren los mares.

Ahora bien; si de los 25 barcos que componen la flota de la Trasatlántica, 11 fueron comprados al Marqués de Campo en la suma de 2 millones de duros, hace cuatro ó cinco años, y esos 11 barcos son de los mejores que tiene la Compañía, ¿cómo hemos de conceder que habiendo costado cada uno de ellos novecientos mil y pico de pesetas, hace, digo, cuatro ó cinco años, valgan hoy millon y medio de pesetas cada uno? ¿Es esto sério? ¿Es esto siquiera formal?

No quiero cansaros más, Sres. Diputados, y concluyo rogándoos os fijeis en las consideraciones apuntadas, y tengais en cuenta lo que vais á votar; que os fijeis en tanto contribuyente como se ve agobiado por los impuestos irresistibles que sobre él gravitan á consecuencia de proyectos de contratos y otros excesos, análogos por su índole y naturaleza al que es objeto de este debate; os ruego, finalmente, que os fijeis en lo que importa y vale más que todo esto; en las exigencias de la razon y de la justicia, malparadas ciertamente si, lo que no es de esperar de vuestra rectitud y patriotismo, desechais la enmienda que he tenido el honor de apoyar.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene S. S.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Señores Diputados, aparte de la satisfaccion con que el Congreso ha oido el elocuente discurso que ha pronunciado mi amigo particular el Sr. Cepeda; discurso bello en la forma, y que revela el talento de este Sr. Diputado, nadie encontrará en él ni un solo argumento que no se haya hecho, no porque el Sr. Cepeda carezca de condiciones por su ilustracion y por el estudio que ha hecho del asunto para decir algo nuevo, sino porque, en realidad, es ya muy difícil encontrar razonamientos que en una ú otra forma no hayan sido expuestos en el curso de esta larga discusion. De todas suertes, me felicito por el cariño que le profeso, de haber oido á S. S., y de haberle oido, sobre todo, producirse con tanta facilidad y elocuencia.

Despues de esto, el Sr. Cepeda, que nos ha rogado que no tomáramos á mal ninguna de sus palabras en el caso de que pudieran molestarnos, ha sido tan comedido, que ni la Comision, ni el Gobierno tienen motivos para otra cosa que para agradecerle su cortesía y la benevolencia con que nos ha tratado. Pero S. S. no llevará á mal que en mi contestacion haya de ser muy breve, porque en realidad S. S. sabe bien que cuanto pueda contestarle está ya tan repetidamente dicho, que, si insistiera en ello, aumentaria el cansancio y la fatiga de la Cámara, pues esta discusion se va haciendo ya algun tanto enojosa.

El Sr. Cepeda, al examinar la importancia de los arts. 6.° y 7.° del contrato, ha padecido algunas equivocaciones, que son, sin duda alguna, la base de su discurso; así que, desvanecidas éstas, queda á mi juicio completamente contestado todo lo que ha dicho S. S.; y espero que, desvanecido su error, llevaré la tranquilidad á su espíritu, si realmente se siente disgustado ante la idea de que se imponga al agricultor, al industrial y al comerciante más gravámenes que los que se van á imponer á la Compañía Trasatlántica.

El Sr. Cepeda expresaba la idea de que en el artículo 6.° del contrato se eximia á la Trasatlántica de cualquier impuesto especial que se pudiera establecer. Como S. S. ha estado enfermo estos dias, lo que sus amigos hemos sentido mucho, no ha podido oir las explicaciones que acerca de este punto se han dado, y que voy á tener el gusto de repetir.

Ni el Gobierno, ni la Comision, y entiendo yo que ni la misma Compañía Trasatlántica, han tenido el pensamiento de eximir á esta Sociedad de todas aquellas cargas que gravan al contribuyente español, de todas aquellas cargas que gravan á la industria naviera y á la industria y al comercio en general; no es esta la interpretacion que se ha de dar á esta cláusula del art. 6.° Como en España es necesario preverlo todo, la Compañía Trasatlántica, el Gobierno y la Comision han querido prever el caso de que se le impusiera un gravámen que no fuera general, es decir: un gravámen que pesara exclusivamente sobre los buques de la Trasatlántica, porque esto llevaria consigo la disminucion de la subvencion; y queriendo prever este caso, probablemente irrealizable, se llevó al art. 6.° la cláusula que ha merecido el exámen del Sr. Cepeda, y que ha arrancado á su brillante impugnacion apóstrofes de censura contra la Compañía Trasatlántica, y el Gobierno y la Comision, creyendo que se trataba de eximir á esta Compañía del pago de los impuestos que pesan sobre el contribuyente. No: la Compañía Trasatlántica, pagará absolutamente todos los impuestos de carácter general que graven á la industria, al comercio y á la navegacion; y únicamente

se reserva el derecho de que no se le pueda imponer un gravámen especial, un gravámen exclusivamente para ella, porque esto no sería justo, y no podia tener otro objeto que el de disminuir la subvencion, careciendo por tanto de base las acres censuras que el Sr. Cepeda nos ha dirigido. Y como este punto queda completamente aclarado, y contestado cuanto acerca de él ha indicado S. S., no me extiendo en más consideraciones para demostrarle que no ha entendido el sentido de esta cláusula del contrato.

Molestaba asimismo al Sr. Cepeda, interpretándole tambien con error, el compromiso adquirido por el Gobierno de no subvencionar nuevas líneas, ó mejor dicho, de no llevar á cabo nuevos contratos que subvencionen líneas á los mismos puntos á que la Compañía Trasatlántica establezca servicios postales marítimos. Y el Sr. Cepeda decía que le parecia sumamente injusto adquirir este compromiso por espacio de veinte años, cuando tal vez llevaba consigo la intencion de exigir indemnizaciones indebidas, para el caso en que hubiera necesidad de suprimir alguno de los servicios establecidos provisionalmente á Marruecos, á Fernando Póo y al Rio de la Plata. Tambien en esto ha padecido una equivocacion el señor Cepeda. El pensamiento del Gobierno, y lo dice claramente el contrato, es que estos servicios concluyan por denuncia de aquel, á los dos años, si lo juzga conveniente: son líneas únicamente de ensayo, y no imponen al Gobierno otro compromiso que el de conservarlas durante dos años; pero si al cabo de ellos se creyera conveniente denunciarlas, y ya sobre esto ha dado ámplias explicaciones el señor presidente de la Comision, claro es que este derecho no lleva consigo cláusula alguna de indemnizacion. Y siendo esto así, el Sr. Cepeda comprenderá que los argumentos que á este propósito ha hecho suponiendo que la Trasatlántica podria exigir indemnizacion cuando se suprimieran estas líneas, son completamente ilusorios. Y tanto es así, que el Sr. Cepeda ha podido fijarse en el art. 4.° de la ley sometida á la deliberacion de la Cámara, en el cual se prevé el caso de establecer el servicio al Rio de la Plata en condiciones distintas de las pactadas en este contrato, puesto que se pide autorizacion para que el Gobierno, de acuerdo con el de la República Argentina, puedan establecer una expedicion mensual subvencionada por cuenta de las dos Naciones. De modo, que habiendo de terminar el compromiso del Gobierno por lo que se refiere á los servicios indicados á los dos años, si cree conveniente denunciar el servicio, ninguna indemnizacion habrá de pagar absolutamente á la Compañía por los buques á él destinados, como no se pagará tampoco por el material flotante al terminar los veinte años por que este contrato se celebra.

Respecto á las ligerísimas indicaciones que ha hecho el Sr. Cepeda, en cuanto á la velocidad de los buques que han de hacer los servicios marítimos á que el contrato se refiere, y al informe de Mister Well, respecto á la que desarrollan los buques que hacen la travesía de los Estados-Unidos á los puertos de Europa, se ha contestado ya tan ámpliamente á todas estas observaciones, que espero que mi buen amigo me ha de perdonar que no entre ahora en el exámen de las condiciones que ofrece esta navegacion, para que en ella se puedan emplear mayores marchas, y de las causas que influyen para que todas las Naciones en los contratos que tienen celebrados, así para la navegacion de las Antillas, como para la del Asia y Oceanía, hayan señalado menores velocidades que las que exigen para las expediciones á los Estados-Unidos.

Unicamente he de indicar al Sr. Cepeda que habiendo querido nosotros contestar á ese argumento tan repetido, de que la correspondencia que se dirija á la isla de Cuba por los Estados-Unidos, hará la travesía en diez ú once dias, hemos pedido oficialmente noticias á la Direccion de comunicaciones respecto al tiempo que tarda en llegar á su destino una carta que desde la Península se dirija por esas líneas combinadas extranjeras á la isla de Cuba, y la contestacion que se nos ha dado, es que ordinariamente emplea de diez y siete á diez y nueve dias. Este es, pues, el dato oficial, segun el cual, la correspondencia de España, como ve S. S., tarda mucho más por las líneas combinadas extranjeras que por la directa.

Pero de todas suertes, y aunque otra cosa suceda, debo indicar al Sr. Cepeda que las velocidades que se pactan en el contrato para los nuevos servicios marítimos son las velocidades mínimas que se pueden emplear; pero que los buques de la Compañía Trasatlántica, si han de sostener la competencia con los de las Compañías extranjeras, necesariamente y por propia conveniencia, han de aumentar las marchas como hoy mismo está ocurriendo, puesto que el contrato relativo al servicio de la isla de Cuba no le obliga á emplear una velocidad superior á 9'90 millas por hora, y sin embargo, en los viajes que han realizado en estos últimos meses la velocidad média alcanzada ha pasado de 12 millas.

Y ahora que está ya próxima la terminacion de esta discusion, he de dar un dato de que no he querido hacer uso hasta este momento. Se habla aquí mucho de las grandes velocidades de los buques de las Empresas extranjeras, y sobre todo de las que desarrollan los de la Compañía Trasatlántica francesa que hace la navegacion de las Antillas. Pues tengo en mi poder, á disposicion de los Sres. Diputados, un estado demostrativo de las marchas realizadas en estos últimos seis meses por los buques de la Trasatlántica francesa y los de la Trasatlántica española en el servicio á las Antillas, y de él resulta que los de aquella Compañía han marchado con una velocidad média de 12'4 millas por hora, mientras que los de la Compañía Trasatlántica española lo han hecho con una velocidad média de 12'1 millas; es decir solo tres décimos ménos de milla que los buques de la Trasatlántica francesa, á pesar de estar ésta obligada por su contrato á desarrollar una marcha média de $11^1/_2$ millas por hora, mientras á la española solo se le obliga á emplear una velocidad média de 9'90 millas; lo que prueba que el estímulo y la competencia impulsa á las Compañías á acelerar la marcha, mucho más que las estipulaciones del contrato.

El Sr. Cepeda se ha hecho eco de una necesidad por todos sentida; de la necesidad de dar toda la proteccion que sea posible á la marina mercante para que pueda sostener la competencia que á nuestros buques hacen los extranjeros en nuestros mismos puertos por la baratura de los fletes, lo que hace que se lleven las mercancías que habian de trasportar los barcos españoles.

A este propósito, decia el Sr. Cepeda que si llegase un momento en que se concedieran primas á la navegacion, como ocurre en Francia, sería altamente

injusto que á la Compañía Trastalántica se la concediesen las mismas ventajas que se otorgasen á la navegacion mercante. Me parece que este era el argumento empleado por el Sr. Cepeda.

Yo, Sres. Diputados, pienso, como el Sr. Cepeda, que es necesario hacer algo por levantar la decaida industria naviera; decaimiento á que ha venido por muchas causas, algunas de las cuales ha examinado S. S.; pero existen muchas más que yo no voy á examinar en este momento, porque sería molestar demasiado la atencion de la Cámara. Sin embargo, es lo cierto que hay necesidad de pensar en proteger á la marina mercante española; pero tengo que hacer una observacion á S. S., y es que estas primas á la navegacion se conceden allí donde no tienen ya otro auxilio; porque donde se le concede el derecho diferencial de bandera ó el de cabotaje, ya esto por sí solo representa una ayuda, un auxilio á la navegacion, que hace innecesaria la concesion de primas. De modo que no es fácil que llegue el caso de que á la navegacion mercante española se le otorguen dos concesiones, dos auxilios como serían el que representa el cabotaje y las primas á la navegacion, y por consiguiente, no llegará el caso de que á la Compañía Trasatlántica se le concedan otras primas que el importe de la subvencion.

El art. 7.° no ha sido, á mi entender, bien comprendido por el Sr. Cepeda, que no ha podido oir las ámplias explicaciones que dió acerca de él el señor presidente de la Comision para demostrar que éste es en realidad el artículo más importante del contrato, y aquel por el cual nosotros vamos á participar de las utilidades de la Compañía, sin imponernos más gravámen que el de la subvencion.

Por lo que hace á los temores que S. S. abriga acerca de que la buena fe del Gobierno puede ser burlada en la apreciacion de los gastos que ocasione el sostenimiento del servicio postal, diré á S. S. que en primer lugar es necesario suponer á la Compañía inspirada en una mala fe, que no es admisible, y en segundo que los encargados de inspeccionar la contabilidad faltaran á sus deberes. Pero además el señor presidente de la Comision indicó el otro dia que para regular estos gastos, que no están apreciados de una manera taxativa en el art. 7.° han de ser necesarias algunas disposiciones complementarias que no dejen lugar á duda acerca de la forma en que esta inspeccion se ha de hacer, ó del tanto por ciento que se pacte para gastos de entretenimiento, á fin de hacer ménos inciertos los resultados económicos de la especulacion.

De modo que si este Gobierno llega á dar estas disposiciones complementarias que de una manera clara y precisa expliquen y regulen todas las condiciones que no se fijan de una manera definitiva en el contrato, se evitará seguramente que la Compañía pueda fingir gastos que no se hayan hecho, ó que se den á los buques valores que no tengan. Y resuelto que el material flotante tenga el valor de apreciacion que se le dé, para graduar sobre él el tanto por ciento que se ha de destinar á su amortizacion é interés para los efectos del art. 7.° del contrato, entiendo que el 33 por 100 que el Gobierno se reserva en las utilidades, si, como esperamos, esta industria llega á ser lucrativa, ha de ser altamente beneficioso para mejorar el servicio en bien de los intereses públicos, á fin de realizar todas las reformas que aconsejen los adelantos modernos, aumentar las marchas ó las comodidades, ó establecer nuevas líneas que aseguren á nuestro comercio é industria una gran prosperidad.

Quisiera extenderme en el exámen de las cuestiones que acerca de la interpretacion del art. 7.° ha tocado el Sr. Cepeda; mas como para ello tendria que repetir los argumentos que con tanta lucidez expuso el señor presidente de la Comision, y emplear más tiempo del que puedo disponer, si no he de molestar demasiado al Congreso, á ellos me remito, y ruego al Sr. Cepeda me dispense que no conteste á otros puntos ménos importantes de su discurso.

El Sr. **CEPEDA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CEPEDA**: He de comenzar dando las gracias al Sr. Marqués de Teverga por las primeras palabras que en su discurso me ha dedicado. Yo sé bien que esas frases son hijas de la bondad de S. S., y que no han sido dichas porque yo las merezca.

Invirtiendo el órden que ha seguido el Sr. Marqués de Teverga al contestar á mi discurso, voy á comenzar por hacerme cargo de las observaciones que S. S. ha expuesto relativamente al art. 7.° del contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía Trasatlántica. Sin ese artículo, bien puede asegurarse que los intereses públicos quedarian á salvo de la série de reclamaciones á que ha de dar lugar ese contrato; reclamaciones que han de traducirse en perjuicio de aquellos intereses.

El Sr. Marqués de Teverga ha sentado un hecho que no concuerda con lo que resulta del contrato; ha dicho S. S. que una vez resarcida la Compañía y recibidas esas indemnizaciones de los gastos consignados en el art. 7.°, el 33 por 100 de los beneficios que resulten será para el Estado, y esto no es exacto, ese hecho no resulta del contrato. El contrato dice textualmente de esta manera:

«Que despues de cubiertos los gastos y pasados cinco años, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado.»

Esto, despues de todo, al Estado podrá reportarle alguna utilidad, pero á quien en definitiva favorece y beneficia es á la misma Compañía Trasatlántica, porque esa parte de los beneficios hará que aumente el movimiento de viajeros á medida que los barcos sean más cómodos y tengan mejores condiciones; de modo que aumentarán los trasportes y obtendrá más ventajas la Trasatlántica. Pero esto es muy distinto á decir que el 33 por 100 de esos beneficios ingresará en las arcas del Estado, en cuyo caso podria aplicarlos al pago de una parte de la subvencion anual. De suerte que la redaccion terminante y clara del artículo á que me refiero no permite asegurar lo que ha dicho el Sr. Marqués de Teverga, que el 33 por 100 de los beneficios va á ser para el Gobierno; eso no es exacto.

Ha dicho tambien mi digno amigo el Sr. Marqués de Teverga que la cláusula del art. 6.°, referente á que el Gobierno no podrá imponer ningun gravámen especial á la Trasatlántica, ha tenido por objeto el impedir que se imponga exclusivamente á esa Compañía como tal Compañía naviera. Yo he comprendido, desde luego, cuál es el pensamiento de la Comision, á quien hago la justicia de creer que ese, y no

otro, es el sentido de la cláusula, pero así como cuando un particular contrata con otro particular, procura establecer las cláusulas y condiciones de una manera clara y terminante, para evitar ulteriores reclamaciones. así ha debido procurar hacerlo la Comision, ya que en ella hay personas de la competencia del Sr. Gamazo, cuya ilustracion nadie, y yo ménos que nadie, pone en duda. Es, por lo tanto, verdaderamente extraño, que una cuestion como ésta no se aclare como debe aclararse para evitar disgustos y reclamaciones.

Por otra parte, la Compañía Trasatlántica tiene establecido en sus estatutos que puede dedicarse á un sinnúmero de operaciones; y mientras no se determine con precision qué operaciones de las que la misma realice son las exceptuadas de todo impuesto especial, puede suceder que la Compañía venga un dia á dar á esta cláusula una extension y un alcance que, en realidad, no tiene, y que segun las palabras del Sr. Marqués de Teverga, no debe tener. Por eso yo quisiera que esta cláusula se redactara con completa claridad, para evitar reclamaciones, porque si esas reclamaciones se presentaran, me temo mucho que se despacharian á favor de los intereses particulares de la Trasatlántica, y en contra de los intereses generales del Estado, como ya expuse.

Ha dicho el Sr. Marqués de Teverga que la cláusula más importante del art. 6.° no puede dar lugar á las dudas que he tenido el honor de expoder esta tarde. Dice esa cláusula lo siguiente:

«Si la supresion de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estará obligado á la correspondiente indemnizacion.»

Ahora bien; si se suprimen algunos de los servicios establecidos, ¿queda ó no queda el Gobierno obligado á pagar á la Compañía la consiguiente indemnizacion? Ha dicho tambien S. S., contestando á mis observaciones relativas á la mencionada cláusula, que hay en el contrato otro artículo por virtud del cual el Gobierno y el concesionario tienen el derecho de denunciar el contrato dentro de los dos primeros años; y por consiguiente, que haciendo la denuncia en ese plazo, no habrá lugar á la indemnizacion. No dudo de la inteligencia que al art. 6.° da la Comision; sé que segun esa inteligencia no habrá lugar á la indemnizacion; sé que hay, en efecto, un artículo adicional que concede al Gobierno y al concesionario el derecho de denunciar dentro de los dos primeros años, á contar desde el dia en que hubiesen empezado á prestarse los servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos; pero creo que tratándose de asuntos de esta clase, importa mucho evitar toda duda y toda cavilosidad. ¿Se deduce de que puedan denunciarse esos servicios que quede el Gobierno libre de la obligacion de pagar daños y perjuicios á la Compañía? Pues si lo uno no es deduccion lógica de lo otro, debe decirse claramente en el contrato.

Yo, que conozco hasta cierto punto la importancia de nuestro comercio con las Repúblicas hispano-americanas, estoy convencido de que si se estableciese el servicio con aquel país, con las condiciones de velocidad y comodidad de las líneas francesa, inglesa é italiana, es posible que diera buen resultado; pero casi me atrevo á asegurar que no lo dará en la forma en que el servicio ha de hacerse segun el contrato, y por esto me temo que la cláusula referida se ha establecido de una manera hábil por la Compañía Trasatlántica, preparando así la cosa para salir de los barcos viejos que tiene, y obligar al Gobierno á que se los compre.

Aparte de esto, ¿qué sucederia si se tratara de suprimir algun servicio que no fuera el de Fernando Póo, el de Buenos-Aires ó el de Marruecos? ¿Estaria obligado el Gobierno á indemnizar á la Compañía? Yo creo que esto debe consignarse de una manera explícita y terminante en el contrato, evitando de esa suerte dudas y reclamaciones que en su dia pudieran suscitarse.

Ha dicho el Sr. Marqués de Teverga que se viene hablando por la mayor parte de la personas que han intervenido en esta discusion de que se recibe la correspondencia de la gran Antilla por medio de las combinaciones que hay, al cabo de doce ó catorce dias, y nos habló de una certificacion oficial, segun la cual esto no es exacto. Tengo á la vista una carta suscrita en la Habana el dia 30 del último mes, y que el 15 del corriente ya se encontraba en Madrid, lo cual prueba de una manera elocuente la inexactitud de los informes suministrados en contrario á S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, está dando S. S. una excesiva amplitud á su discurso; ruégole que se limite á rectificar.

El Sr. **CEPEDA**: Señor Presidente, yo estoy siempre incondicionalmente á la disposicion de S. S., y por consiguiente, voy á ver si me resta algo que rectificar; y si así es, lo haré con la mayor brevedad.

Ha hablado el Sr. Marqués de Teverga de que es necesario suponer que todos los empleados de la Compañía Trasatlántica no han de faltar al cumplimiento de sus deberes. Yo desde luego hago justicia á los empleados de la Compañía Trasatlántica, y creo que ellos no procurarán de ningun modo faltar á sus deberes; pero respecto de este punto se me ocurre objetar lo siguiente.

Cuando un particular contrata con otro, procura establecer todas aquellas condiciones y cláusulas que respectivamente les han de servir para asegurar el cumplimiento de sus mútuos derechos y obligaciones. Se me quiere decir, ¿qué garantías son las que se reservan al Gobierno en ese contrato? ¿Qué garantías reserva la Comision al Gobierno en esa operacion de contabilidad, segun la cual, y cuando la Trasatlántica haya cubierto los gastos consignados en el art. 7.°, es el caso de destinar el 33 por 100 restante á los fines y objeto expresados en el primer párrafo del citado artículo? Yo creo que no procurarán faltar á su deber los empleados de la Compañía Trasatlántica; pero S. S. no podrá negar la posibilidad de que los haya ó que esté al frente de la Compañía alguna persona que procure más por sus intereses particulares que por los intereses públicos, aumentando los unos á expensas de los otros. Hé dicho.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Rectificaré al señor Cepeda brevemente solo dos ó tres conceptos.

El Sr. Cepeda decia que el 33 por 100 que se reserva por el art. 7.° para que el Gobierno, pueda disponer de él con objeto de mejorar los servicios marítimos, no es realmente para el Gobierno, como lo sería si se le diera para aplicarlo á lo que tuviera por conveniente. Me parece que esta era la observacion

de S. S. Que ese 33 por 100 va á emplearse en beneficio de la misma Compañía, y á lo sumo en mejorar las condiciones del pasaje. Pues, Sr. Cepeda, si ese 33 por 100 se destinase, por ejemplo, á la construccion de un dique en Filipinas, ¿se bonificaria con ello la Compañía? Pues S. S., que ha leido el expediente, habrá visto en él algo que se refiere al objeto á que el 33 por 100 pudiera ser destinado. No insisto más en esta cuestion, porque el art. 7.° ha sido ya ampliamente discutido.

Respecto al impuesto especial, no tengo más que repetir lo que ya he dicho, á saber: que el pensamiento de la Comision, el del Gobierno y la misma Compañía es que este impuesto especial no sea de carácter general que grave al comercio y á la industria naviera, sino un impuesto que exclusivamente grave á la Compañía Trasatlántica. No siendo así, es claro que esta cláusula del contrato no puede tener otra interpretacion que la que se le ha dado por el Gobierno y por la Comision; pues claro está que las declaraciones que aquí se hacen han de servir para interpretar el contrato en el momento en que haya de ser aplicado.

El Sr. Cepeda rectificaba el dato que yo habia dado respecto á los dias que puede tardar una carta por las combinaciones de las líneas extranjeras desde España á las Antillas. Le he suministrado el que nos ha facilitado la Direccion de comunicaciones, y no hice hincapié en él; pero, en fin, S. S. ha dicho que ha visto una carta que ha tardado desde Cuba á aquí quince dias por la vía extranjera. Pues, Sr. Cepeda, los buques de la Compañía Trasatlántica han hecho y hacen viajes de retorno en ménos de quince dias cuando no tocan en Puerto-Rico; de modo que por ese lado no vamos ganando nada en beneficio de la rapidez postal con emplear las líneas combinadas del extranjero.

Alguna otra rectificacion tenía que hacer al señor Cepeda, pero se me ha olvidado, y ruego á S. S. me dispense que no me haga cargo de ella en este momento.»

Leida por segunda vez la enmienda, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué negativo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Terminadas las enmiendas se procede á la discusion del art. 1.°

El Sr. Dabán tiene la palabra en contra.

El Sr. **DABAN**: Debo empezar reconociendo la molestia que os debe causar el ver que uno de nosotros se levanta en este sitio para terciar en este debate, despues de una discusion tan ámplia y tan elocuente como la que se ha sostenido; pero puedo aseguraros que por mucha que sea vuestra molestia, es más el sentimiento que tengo al haber de intervenir en la discusion, abusando de vuestra paciencia, despues de diez y ocho largas sesiones dedicadas á este asunto; y puedo aseguraros tambien que si no fuera porque consideraciones de cierto órden me vedan el hacerlo, renunciaria con mucho gusto el uso de la palabra. Pero habiendo pedido un turno para hacer algunas observaciones sobre este proyecto, cuando no sabía realmente las proporciones que iba á tomar el debate, mi retirada en este momento se podria interpretar por falta de razones, por temor ó por convencimiento adquirido en la discusion; y como en ninguna de estas circunstancias me encuentro, desgraciadamente me veo en la necesidad de cumplir el deber que me he impuesto, si bien procuraré ser lo más breve que pueda, y en aquello que de mi memoria dependa, repetir las ménos veces que me sea posible los argumentos que ya se han expuesto ante la Cámara.

Dicho esto, debo agregar antes de entrar en el fondo del debate, las razones que me han movido á consumir en él un turno, toda vez que los oradores que me han precedido en el uso de la palabra, se han creido en la necesidad de hacerlo.

Debo empezar confesando con la franqueza que acostumbro, que no me habia cuidado para nada de este proyecto; habia oido algunas excitaciones que se habian hecho aquí el año anterior al Gobierno, y muy especialmente al Sr. Ministro de Ultramar, unas en pró y otras en contra de la renovacion de esos contratos; pero como en aquellos momentos, y tambien cuando leía las excitaciones de la prensa, tenía presente en mi memoria la solucion que el partido conservador habia dado á estos asuntos en las dos veces que habia tenido que renovar los contratos con la Compañía Trasatlántica, yo entendia que toda vez que habia esos precedentes que á mi juicio, y creo que al del país, habian dado buenos resultados, esperaba que el Gobierno actual la primera vez que se encontrara en el caso de tener que renovar esos contratos seguiria la línea de conducta que le habia trazado su antecesor, tanto más, cuanto que yo no sabía que hubiera motivos que obligaran á este Gobierno á seguir un sistema distinto. Por eso yo no me habia cuidado de examinar este proyecto, y cuando el Sr. Ministro de Ultramar lo leyó en el Congreso, ni siquiera fijé la atencion en él; pero llegó el caso de que la digna Comision que hoy lo defiende presentara dictámen; pude oir entonces los diferentes juicios que se formaban en la Cámara, tanto por indivíduos de la mayoría como de las minorías, y comprendí que este era un proyecto que no se podia llegar á votar sin tener de él pleno conocimiento. Esto me obligó á leer el proyecto y el contrato. Al leer ambas cosas me pareció desde el primer momento, que el proyecto no era un proyecto del Gobierno; que era un proyecto de la Empresa, la cual lo habia presentado al Gobierno para salvar su situacion; situacion que yo no sabía cuál pudiera ser, pero que en estos dias, por confesion de los mismos indivíduos de la Comision, que deben tener de esto perfecto conocimiento, hemos visto que no era muy desahogada; y que para salvar esta situacion falsa habia presentado al Gobierno un proyecto que el Gobierno, á su vez, habia creido que no tenía otro medio más que presentar á las Córtes. Todo esto me hizo adquirir el convencimiento de que aquí no veníamos á votar en pró ó en contra de un proyecto del Gobierno, sino en pró ó en contra de la Empresa. Este convencimiento fué el que me hizo tomar la determinacion de combatir el proyecto; y aun cuando despues haya oido aquí observaciones en sentido de su defensa, declaro que no han sido bastantes á destruir mi convencimiento primitivo.

Debo ahora explicar el fundamento de la conviccion que formé de que este proyecto era de la Empresa y no del Gobierno. Todos recordareis, porque eso se ha explicado hasta la saciedad, cuál es el principio del expediente que ha dado orígen á este contrato y á este proyecto; tanto el Sr. Villaverde en su elocuente discurso, como el Sr. Gamazo en el suyo, hicieron una relacion detallada de todas las vicisitudes por que ha pasado este expediente. Todos recor-

dareis que se ha declarado una y mil veces que partió de tres proposiciones presentadas por la Trasatlántica, y que en ellas se expresaba que la Compañía se veia en la triste necesidad de pedir la rescision del contrato por los perjuicios que el Gobierno le habia ocasionado, tanto por falta de pago como por la conversion de la deuda y por otra porcion de causas que la Compañía especificaba, si bien ni el Consejo de Estado, ni el Ministerio de Ultramar, ni el de Marina en el informe que tantas veces se ha citado, en ninguno de sus documentos oficiales quisieron reconocer estas reclamaciones de la Empresa. Sin embargo, este fué el punto de partida para formar el expediente que ha servido de base á este contrato, y yo que he oido la historia y que he podido apreciarla en el expediente, debo añadir una observacion que me ha parecido no se ha hecho ni por los que defienden el contrato, ni por los que lo han combatido; observacion que me parece que tiene cierta importancia.

La instancia presentada por la Compañía Trasatlántica solicitando la rescision del contrato me parece que tiene fecha de Marzo de 1885; y da la coincidencia, Sres. Diputados, que en un expediente que obra en la Secretaría de esta Cámara correspondiente á los servicios de la línea de Filipinas, en ese mismo mes de Marzo hay una comunicacion del señor Marqués de Campo en la cual se pide al Gobierno que se le devuelva la fianza que tenía prestada para el servicio de Filipinas por haber cesado meses antes en aquel servicio por traspaso á la Compañía Trasatlántica. Al ver esta coincidencia, á cualquiera se le pudiera ocurrir que si la Trasatlántica se veia obligada á pedir la rescision en Marzo de 1885 por falta de cumplimiento de sus compromisos por parte del Gobierno, no tenía explicacion que dos meses antes quisiera ampliar esos servicios y diera una prima de 40 millones para adquirir el mismo servicio sabiendo que el Estado le habia de pagar tan mal como le estaba pagando los servicios de la línea de Cuba. Realmente, Sres. Diputados, me parece que esta es una coincidencia que debió haber llamado la atencion del Gobierno y de los indivíduos de la Comision, porque yo deduzco de ella una consecuencia que me parece lógica. Podré estar equivocado, porque yo en estas cosas no soy perito; pero lo que resulta á mi juicio es, que ó esas quejas que tenía la Empresa y que expresaba en sus instancias no existian, ó que si existian, esa Empresa ha venido trabajando, minando los cimientos al Gobierno, quitándole de antemano todos los recursos y elementos que pudiera encontrar el dia en que le amenazara con la rescision; y en cuanto ha conseguido descartar por completo á una Empresa que le hacía competencia en aquel servicio, y que pespecto á los de las Antillas en los años de 1882 y 1883 los habia querido hacer sin subvencion, en cuanto la Trasatlántica logró separarla, segun ha manifestado el señor presidente de la Comision por medio de una cláusula en el contrato que la invalidaba para contratar con el Gobierno, presentó ella sus reclamaciones, y amenazó al Gobierno con la rescision. Esta, á mi entender, es la tela de araña que la Empresa ha tejido con mucha habilidad para preparar este contrato.

Estos son hechos, Sres. Diputados, que constan en el expediente; no los he inventado yo, ni he tenido por qué rebuscarlos; están perfectamente claros, y cualquiera que se tome la molestia de ver el expediente, los observará. Aparte de estas consideraciones en que yo me he fundado para considerar este contrato como un proyecto de la Empresa, no tenía para afirmarme en mi conviccion más que fijarme en lo que ha pasado aquí en el mes anterior. Yo creo que si el Gobierno dentro de sus ideas políticas, y dentro de sus ideas internacionales, hubiera abrigado el propósito de ampliar nuestras comunicaciones con las Repúblicas sudamericanas y de ampliar nuestros servicios postales, el expediente hubiera tenido una tramitacion completamente distinta tanto en su principio, como en su conclusion; hubiéramos visto que el Gobierno presentaba un proyecto á las Córtes fundándose en aquella ampliacion de servicios que él creia era conveniente para nuestra política internacional, y que, despues, y como consecuencia de esto, venía á pedir á la Cámara la autorizacion oportuna para aumentar las subvenciones y ampliar los servicios postales marítimos. Como quiera que esto no ha sido así, he entendido yo, desde el primer momento que esto era un proyecto presentado por la Empresa, y que el Gobierno, ante la imposibilidad material en que se encontraba de poder reemplazar esa Empresa en el plazo perentorio que esta misma Empresa le imponia, el Gobierno se ha creido en la necesidad de venir á traer el proyecto tal como está sometido á la deliberacion del Congreso.

Esto es lo que yo tenía que decir sobre este punto, y ya explicada mi actitud en el dia de hoy, voy á entrar á examinar el contrato; y me van á dispensar los Sres. Diputados que diga que voy á examinar el contrato, porque yo, á diferencia de algunos de los que han discutido este proyecto, entiendo que lo que al país le interesa, y lo que debe discutirse, es el contrato; porque el dictámen de la Comision es una consecuencia natural de éste. Yo entiendo que aquí de lo que se trata es de ampliar unos servicios, y que la ampliacion de estos servicios exigia un aumento de gastos. Estudiemos si está justificado ó no este aumento de servicios, si se establecen en las condiciones de adelanto propias de la época en que se plantean, y de aquí se desprenderá si debe aumentar ó disminuir la subvencion; por esto voy á empezar examinando el contrato.

Lo primero que se presenta á la observacion del que lo examina, aun cuando no sea por el articulado, sino por la tendencia, es la forma en que se ha adjudicado el servicio. Aquí habeis oido, Sres. Diputados, discursos elocuentísimos, y en mi concepto incontestables, respecto de la forma en que ha debido hacerse la adjudicacion de este servicio. Yo no tengo por qué entrar en el exámen de esta cuestion. Habeis oido tambien las observaciones que se han expuesto por la Comision en defensa del sistema que la Comision y el Gobierno creen más necesario, y habeis oido asimismo las razones que los impugnadores al proyecto han tenido por conveniente exponer ante nuestra consideracion. Vosotros con vuestro criterio podreis apreciar de parte de quién está la razon. Pero aquí encuentro yo otro punto que no ha quedado bastante esclarecido. Ya se ha hecho observar aquí por los impugnadores del proyecto que si las razones que alega la Comision eran exactas, ¿cómo el partido conservador, al cual debemos suponer por lo ménos con tanto patriotismo como el partido liberal, no tuvo en cuenta todas esas razones de patriotismo que se alegan por la Comision?

Dejando esto aparte, contra todas las teorías que

aquí se han sostenido, yo me voy á permitir exponer algunos hechos concretos que están en la memoria de todos, y espero que la Comision se servirá desvanecer por completo los hechos á que voy á referirme. Claro es que cuando se sostiene la discusion sobre las ventajas ó los inconvenientes de dos sistemas, cuando esos dos sistemas nada más que en la teoría se están discutiendo, yo comprendo que puede haber dudas; pero es que aquí se trata de hechos concretos que se han realizado á nuestra vista, que han producido resultados beneficiosos para el país, y contra esos hechos no se ha dicho una palabra por la Comision. Sobre esto he de insistir, para ver si consigo una contestacion categórica.

Se dice que la contratacion por concurso no es conveniente, que sería perjudicial á los intereses del país. Pues á mí me ocurre una pregunta muy clara. ¿Es que cuando se han hecho los servicios despues del concurso se han prestado mal? Yo supongo que no, porque la Trasatlántica viene prestándolos en esa forma desde 1877, y durante esos diez años debe haberlo hecho muy bien cuando la Comision no ha tenido más que palabras de elogio para la Compañía, y cuando el Sr. Subsecretario del Ministerio de Ultramar nos dijo hace dos tardes que en veinticinco años no se habia impuesto á la Compañía ni una sola multa. Señal de que lo ha hecho bien, por lo ménos tan bien como antes de 77, sin embargo de que el concurso de 1877 proporcionó al Estado una rebaja de 10.000 duros en viaje redondo á Cuba, lo cual en veinticuatro viajes anuales supone una economía de 240.000 al año. Y á pesar de esta economía que produjo el concurso de 1877, debemos suponer que el servicio ha seguido prestándose en la misma forma que antes. ¿Es que no ha sido así? Pues que lo digan la Comision y el Gobierno; que digan que el servicio en este período de tiempo se ha venido prestando mucho peor que antes, y que por esta razon el Gobierno y la Comision entienden que no se puede volver otra vez al concurso; debiendo tener presente que con los treinta y seis viajes que hoy se están haciendo, supuesta la rebaja de 10.000 duros por viaje redondo resultarian 360.000 de economía; ya ve la Comision y el Gobierno que el asunto bien merece la pena de que se diga de una manera clara y terminante por qué razon el Gobierno no apela al mismo procedimiento que en 1877, y si esto se funda en que haya sido desde entonces malo el servicio prestado por la Trasatlántica.

Si pasamos al servicio de Filipinas, nos encontramos con que el concurso verificado en 1879 produjo al Erario una grandísima economía, porque de 240.000 duros que constituian la cantidad que el Gobierno asignaba como subvencion anual á Filipinas, bajó hasta 118.000, lo cual representa, segun han dicho muy bien todos los Sres. Diputados que han combatido este proyecto, una economía de 122.000 duros en aquella cantidad, ó sea más del 50 por 100. Yo supongo que el servicio de Filipinas debió prestarse bien por la Empresa de Campo; al ménos no se ha dicho lo contrario, y mientras no se nos diga, estamos en el caso de creer que lo ha prestado bien. Yo ya sé que se me podrá hacer alguna indicacion respecto de alguna multa que se le impuso á la Empresa por si sus barcos hicieron ó dejaron de hacer escala en este puerto ó en el otro; pero yo entiendo que el servicio en general se ha estado haciendo y se hace bien, cuando el Gobierno no ha rescindido el contrato, y cuando ha permitido que con las mismas condiciones y con los mismos barcos se continúe prestando el servicio bajo otra razon social. Yo no sé si los barcos reunen estas ó las otras condiciones; lo que sé es que están prestando el servicio con otra Empresa, y hoy se reconocen como buenos.

Además de esta ventaja positiva, que creo no es despreciable, sino al contrario, muy digna de tenerse en cuenta, cuando se trata de discutir los dos procedimientos que pueden emplearse, hay otra circunstancia que ha pasado ante nosotros, y es que en el concurso de 1879 se presentaron cuatro proposiciones, y por cierto que ninguna de ellas era de la Trasatlántica. Yo supongo que esa Compañía debió comprender entonces, como parece haberlo comprendido hoy, si era más ó ménos conveniente que los servicios de ambas líneas estuvieran en una sola mano ó subdivididos. Si, como hoy se sostiene, es conveniente que todos los servicios marítimos postales estén en una sola mano, ¿por qué esa Empresa no se presentó á la licitacion, siendo así que se le ofrecian los servicios en condiciones iguales á las que tenía en la carrera de Cuba? ¿Y cómo cuatro años despues le ha parecido que era conveniente que estuviera en la misma mano, y ha aceptado este mismo servicio con un 50 por 100 ménos? Contradicciones son estas que merecen la pena de fijar nuestra atencion, para estudiar las causas á que esto puede obedecer.

Pues resulta otra contradiccion que yo no sé cómo calificar. Al poco tiempo de celebrado el concurso, en el cual no se presentó la Compañía Trasatlántica, y al realizarse el desestanco del tabaco en Filipinas, esa Empresa, que no habia tenido por conveniente presentarse al concurso, montó una magnífica línea de vapores desde los puertos de la Península á nuestras posesiones de la Oceanía, únicamente para hacer el comercio. De suerte que aquel concurso, por la forma en que se resolvió, dió al comercio español la ventaja de tener la línea subvencionada, y otra línea sin subvencionar, que era muy superior á la oficial, sin que dejara de llamar la atencion la coincidencia de que los barcos que presentó la Trasatlántica para prestar ese servicio sin subvencion, fueran mucho mejores que los de la línea de las Antillas.

Pues hay en el expediente otra particularidad que ya se ha citado, y que, en mi concepto, abonaba seguir el procedimiento que siguió el partido conservador; y es que el Marqués de Campo, empresario de esa línea, con la cual se quedó por una cantidad muy inferior á la que el Gobierno habia asignado, propuso en 1883 la creacion de una segunda expedicion mensual, rebajando de 49.000 pesetas á 45.000; y aun hubo otra casa naviera, que aquí se ha nombrado varias veces, la de Olano y Larrinaga, que se comprometió, y en el expediente consta la solicitud, á hacer otro segundo viaje mensual el dia que el Gobierno tuviera por conveniente señalar, sin subvencion de ninguna clase, y únicamente dándole la facultad de conducir el resto del tabaco que la Empresa concesionaria no trajera, y el trasporte oficial que el Gobierno no tuviera comprometido con esa Empresa.

En tal situacion hemos estado con la línea de Filipinas. Esa Empresa Trasatlántica, á quien no le parecieron bien las 100.000 pesetas, estableció la línea sin subvencion ninguna; luego vino á adquirirla por 49.500, y hoy, cuando comprende que no se le puede hacer competencia, viene por este contrato á decir

que no puede prestar ese servicio sino por 139.000 pesetas por viaje redondo.

Yo someto estos asuntos al buen criterio de los Sres. Diputados, porque no tengo una gran confianza en el mio; y como me propongo ser lo más breve posible, y deseo dar un poco de variedad al debate, sin entrar á repetir argumentos ya aducidos, voy á ceñirme por completo á las condiciones del contrato, y á llamar la atencion de la Cámara y de la Comision sobre algunas deficiencias del mismo, por si estimaran conveniente que merece la pena de que se haga alguna modificacion en los artículos á que voy á referirme, ó se suprima, alguno de ellos. Empezaré por el órden que tienen dentro del mismo contrato; y me fijaré en el art. 2.°, que es el que llama primeramente mi atencion, y sobre el cual ruego á la Comision se sirva dar algunas explicaciones satisfactorias respecto del alcance que este artículo pueda tener.

Dice el artículo letra (A):

«Los servicios de comunicaciones marítimas á que se refiere el artículo anterior, serán los siguientes:

Treinta y seis viajes de Cádiz y Santander á las Antillas. Los que salgan de Santander tendrán combinacion con algunos puertos del Norte de Europa.»

Esta es la primera de las aclaraciones que pido á la Comision: ¿no podria este artículo redactarse en la misma forma que el Ministerio de Marina propone en su dictámen, determinando de antemano el puerto de que ha de partir la expedicion? Lo primero deberia ser el consignar de una manera clara y precisa si el puerto de partida es ó no de la Península, porque esto tiene su importancia. Cuando los viajes tenian una subvencion por viaje redondo, que partieran de uno ó de otro punto, nos era indiferente; podria afectar á los puertos de donde saliera la expedicion; pero bajo el punto de vista financiero del gasto que ha de originar al país, nos tendria completamente sin cuidado. Pero como hoy se establece que la subvencion ha de ser por milla de recorrido, claro es que si la expedicion saliera de un puerto de Inglaterra, de uno de Alemania ó de otro de Italia, como propone el Ministerio de Marina, claro es, digo, que la diferencia es considerable, porque el total de millas recorridas de ida y vuelta, puede subir á algunos millares de éstas, y por consiguiente, subirá tambien mucho la subvencion. Yo creo, pues, que esto merece la pena de que se fije de una manera clara y terminante cuál es el punto de partida, de escala y de término de cada uno de los viajes; aquí se habla solo de una manera vaga de esos extremos, y por eso desearia las explicaciones de la Comision. Y dice despues: «Y los que mensualmente parten de Cádiz, podrán hacer escala en el puerto de la Gran Canaria.» Hasta ahora todas las expediciones que han salido de Cádiz y Santander, han tocado en las islas Canarias. Por lo que acabo de leer, parece que si acaso las expediciones que salgan de Cádiz, *podrán*; de manera que es potestativo en la Compañía. Yo desearia que se aclarase, diciendo: «Todas las expediciones tocarán,» y entonces ya sabríamos á qué atenernos; y ya que esas provincias vienen disfrutando de este beneficio, yo desearia saber si van á continuar disfrutando de él como hasta aquí, ó si van á tener que sujetarse á la nueva línea que dicen se va á establecer para las costas de Africa.

Voy á dejar este punto, porque no me proponia más que hacer esta aclaracion, y pasaré á ocuparme de las velocidades; pero advierto á los Sres. Diputados que no voy á hacer cálculos de ninguna clase, ni tengo para qué examinar tampoco las velocidades que puedan tener unas ú otras marinas mercantes de Europa; aquí se ha dicho bastante sobre este particular por personas competentísimas, y parece que sería ya una redundancia hablar sobre ello; pero sí me voy á permitir leer á la Cámara lo que respecto de las velocidades dice el Ministro de Marina en un célebre informe, del cual se ha hecho bastante uso en esta discusion, y del que he pedido el original para darlo luego á los señores taquígrafos, á fin de que toda la Cámara tenga conocimiento de este documento; porque como se ha elogiado, tanto por parte de los que combaten este proyecto como por parte de los que lo defienden, para que no se diga que yo pudiera haber padecido equivocacion al sacar copia del oficio, me parece mejor leer el oficio íntegro, no de una vez, sino en la parte y en la ocasion que lo estime oportuno, y darlo luego á los señores taquígrafos para su insercion, y que todos los Sres. Diputados formen juicio completo.

Respecto de este informe, yo debo decir que me ha sorprendido sobre manera oir ciertas afirmaciones en labios de algunos indivíduos de la Comision. Se ha dicho que el Ministerio de Marina no habia tenido presente más que la parte técnica para resolver este asunto, que todo lo habia pospuesto á esto, y por lo que yo voy á tener el honor de leer, antes de pasar á las velocidades, va á ver la Cámara que el Ministerio de Marina no ha hecho más que atenerse en un todo á lo que se le pedia por el de Ultramar, y por consiguiente, que si deficiencia hay en este informe dado por el Ministerio de Marina, obedecerá á deficiencia de los datos que se pidieron por el Ministerio de Ultramar. Dice así en uno de sus primeros párrafos:

«Como por la Real órden expedida por Ultramar con fecha 5 del próximo pasado, contestando á la de Marina de 24 de Mayo último, se pide á este Ministerio emita su informe concreto y absolutamente facultativo; prescindiendo por completo de las personas ó Sociedades particulares á quienes los servicios de las líneas mencionadas pudieran ser encomendados, abstraccion hecha de los elementos con que de antemano contase la Sociedad peticionaria, y se interesa un presupuesto de costo total, formulado con arreglo á todos los adelantos modernos en la navegacion; respondiendo á tales deseos y sentimientos, en que abunda, pasará este Ministerio á evacuar su oportuno informe, teniendo tambien en cuenta la especial excitacion que V. E. se sirve hacer para que se secunde el firme propósito ó interés del Gobierno de S. M. al ocuparse de mejorar el servicio de comunicaciones marítimas sin grandes sacrificios para el Tesoro. Sentado esto, fijará en primer término las condiciones facultativas, en su sentir imprescindibles, que han de llenar los vapores para efectuar los recorridos entre los puertos de la Península que se designen como base ú orígen en cada una de las líneas á nuestras provincias ultramarinas, y los de la Habana y Manila, estimándose conveniente que la Empresa que pueda tomar á su cargo ambos servicios, ó cada uno de ellos, realice con los propios vapores los recorridos entre Génova y Cádiz en una de las expediciones á las Antillas, y entre Hamburgo y el puerto de la Península que se elija como de orígen en las de Filipinas; bien entendido que este Ministerio conceptúa corresponde la subvencion propiamente dicha solo á las líneas ó recorridos

entre puertos nacionales, que de tal manera pueden considerarse como líneas ó servicios oficiales; es decir, entre los puertos de la Península y los de las provincias ultramarinas, y á los recorridos adicionales de referencia, las primas á que pudieran tener derecho, caso que se acordasen en principio, las primas á la navegacion de altura; pues lo contrario, ó sea subvencionar los recorridos á puertos extranjeros no comprendidos entre los extremos de dichas líneas generales, sería agravar el estado de la marina nacional á vapor de manera tal, que si hoy no le es dado competir con las extranjeras, que le arrebatan más del 50 por 100 del tráfico de nuestros puertos, entonces tendrian que amarrarse en los mismos los vapores que no pertenecieran á la Empresa privilegiada ó protegida que acaparara todo el tráfico posible de dichos recorridos.»

Como han podido observar los Sres. Diputados, el informe de Marina se sujetaba á los datos que se le pedian por el Ministerio de Ultramar: y, por consiguiente, aquello de que no habia tenido en cuenta más que la parte técnica del contrato, me parece que queda desvirtuado con lo que acabo de leer.

Pues bien; vamos á ver ahora lo que respecto á velocidades decia el Ministerio de Marina y en qué se fundaba:

«Se está, pues, en la imprescindible necesidad, no ya de proponer, sino quizás, y más bien, de exigir buques de las condiciones que se dejan apuntadas, de las que informan los presupuestos de gastos que adjuntos se acompañan, y que, como V. E. observará en ellos, no exigen, no obstante, las notables mejoras que se introducen, un mayor sacrificio para el Erario público, circunstancia por ese Ministerio recomendada á nombre del Gobierno, en cuanto sea posible, y que el de Marina no ha olvidado tener en cuenta, como considera le ha de ser fácil evidenciarlo con breves consideraciones. Ya en el año 1876, con motivo de un proyecto de contratacion para establecer una línea de vapores-correos al Archipiélago filipino, por este Ministerio se informó á ese de Ultramar la conveniencia de que los vapores para tal servicio no bajasen de 3.000 toneladas de tonelaje total, y estuvieran provistos de máquinas capaces para imprimirles una velocidad en las pruebas de 13 millas por hora; en los diez años trascurridos, y particularmente en los cinco últimos, la construccion naval ha adelantado notablemente; la trasformacion ó reforma en las máquinas ha sido grande, y á pesar de la más notable aun en las calderas, se las considera todavía susceptibles de mejoras próximas; recientemente, y con motivo de la peticion de prórroga á su actual contrato de la Trasatlántica, el ex-Subsecretario de este Ministerio, en 17 de Octubre último, en un extenso informe consignaba, para condiciones de los vapores trasatlánticos, un porte de 5 á 6.000 toneladas, y andar mínimum, en las pruebas, de 18 millas, con tiro natural, máquinas Compound, de doble y triple expansion, sin dejar por eso de poder hacer uso del tiro forzado; en las líneas extranjeras los hay de 6 y 7.000 toneladas; el vapor *Bourgogne*, de la Compañía Trasatlántica francesa tiene 7.000 toneladas de arqueo; monta máquinas de triple expansion, que desarrollan 8.000 caballos indicados, alcanzando un andar constante de 18 millas por hora; su casco de acero, y cámaras adornadas con mucho lujo, ofreciendo á los pasajeros todas las comodidades apetecibles; el vapor *Champagne*, más moderno, es aún de mejores condiciones; se trata ya de las máquinas de cuádruple expansion; y por último, si se tiene en cuenta que el informe que se presta corresponde surta sus efectos para dentro de dos años, y que se trata de un contrato cuya duracion no será, seguramente, menor de la de quince años, parécele, al que tiene el honor de dirigirse á V. E. no es mucho pedir el andar mínimum, en las pruebas, de 17 millas, asegurando uso constante de 15, y el tonelaje de 5.000 y 4.500 toneladas, segun que sean para las Antillas ó Filipinas respectivamente; estableciendo esta diferencia para facilitar el conveniente calado en los segundos, por razon del paso por el canal de Suez: dichas condiciones, que, como se ve, son inferiores á las de los vapores que construyen nuevamente las principales líneas extranjeras, en razon á que en la actualidad, en las nacionales, no existen las exigencias que en aquellas obligan á tales construcciones, ni el tráfico proporciona tampoco hoy iguales rendimientos, y ménos consiente el estado del Erario público el aumento considerable de subvencion, que exigiria mejorar, á tal extremo, las condiciones de la flota de nuestras líneas, no es aventurado considerar que si hoy son las apropiadas con la apertura próxima del canal de Panamá, y el incremento comercial que van tomando nuestras posesiones de la Oceanía; lejos de poderse considerar nunca excesivas, por la falta de tráfico y movimiento marítimo, más bien podrá ocurrir, y debiera así pensarse, que á la vuelta de unos pocos años sea deficiente, por lo cual este Ministerio se cree en el deber de llamar la atencion de V. E. acerca de que, ni en tonelaje ni en andar, deban rebajarse las condiciones ya propuestas.»

Como verán los Sres. Diputados despues de las consideraciones que hace el Ministerio de Marina en este informe, resulta claro que para dar ese informe no se ha tenido en cuenta el criterio personal del Ministro solamente, ni se ha sujetado en absoluto á la parte técnica, sino que son la Direccion de establecimientos científicos y el Negociado de navegacion é industrias de mar los que han dado ese informe. Por consiguiente, yo supongo que en la actualidad, aun habiendo cambiado de jefe ese Ministerio, si se le pidiera informe éste habia de ser el mismo que antes emitió.

Se ha sostenido en esta discusion que los datos que aquí se tomaban para la comparacion eran producto de estudios prolijos de las flotas extranjeras; y para que se vea que tampoco el Ministerio de Marina habia descuidado este estudio respecto á los datos en que se fundaba su informe leeré lo que dice en una parte de él:

«Esto es cuanto he creido decir á V. E. despues de un detenido estudio de las líneas principales inglesas, de las Mensagerías francesas y de la alemana, del cual resulta...»

Esto es para demostrar que por el Ministerio de Marina se ha estudiado el asunto comparando tambien. ¿Es que la Comision entiende que el Centro informante no tiene la suficiente competencia? Entonces lo lamentaré por los Centros oficiales; porque si se empieza por decir desde el banco de la Comision que esa Junta técnica no tiene competencia en estos asuntos, todos los Diputados tendríamos derecho para lamentarnos de que se hubiera otorgado una cantidad tan crecida como la que se ha concedido para la construccion de la nueva escuadra, y que esa cantidad hubiera de in-

vertirse por personas tan poco competentes en esta materia, y diera lugar á que por la Comision se dijera que, en cuestion de barcos, no tenía el Ministerio de Marina la suficiente competencia.

Yo tengo que hacer una observacion. El Ministerio de Marina, como han podido observar los señores Diputados, no dice una palabra que se relacione con lo que ha sostenido la Comision, relativamente á que con este nuevo contrato la escuadra de la Compañía Trasatlántica habia de ser una reserva de nuestra escuadra de guerra, y un auxiliar poderoso para los trasportes marítimos. Yo respecto de este particular debo decir que el Ministerio de Marina no dice una palabra, y entiendo que puede esto atribuirse á que en la Real órden que se le pasó pidiendo su informe, no se le manifestara, ó á que el Ministerio de Marina creyera que debia sobreentenderse.

Yo recuerdo perfectamente la discusion que se sostuvo aquí el año 1885, con motivo de la creacion de la nueva escuadra, y todavía recuerdo ciertas frases, ciertos períodos brillantes, como todos los suyos, del Sr. Moret, el cual, discutiendo conmigo sobre la conveniencia de los acorazados ó de los cruceros, sostenia, y con él aquella Comision, que España no podia pretender tener buques acorazados, que lo único que necesitaba nuestro país, eran buques rápidos; y me acuerdo que hizo la descripcion de un barco fantasma, cuya rapidez le hacía desaparecer y presentarse como una sombra, y esos barcos eran, segun el Sr. Moret, los que nos convenian para la futura escuadra, y bajo esa base de buques ligeros, creo que se votó aquel proyecto de marina.

Pues cuando sobre esa base se van á invertir doscientos y pico millones de pesetas, y se piensa que en el período que dure el contrato que discutimos ha de estar completa la escuadra de guerra, cuyos cruceros han de tener como mínimun de marcha 17 millas por hora, ¿qué va á suceder si á esta marina de guerra se la pone como auxiliar una marina cuyos buques tengan tan solo una velocidad de 12'50 millas por hora? Esto será lo mismo que si al movilizar una division de caballería ligera la agregamos fuerzas montadas en jaquitas pequeñas. Y no hablo de animales todavía más pesados.

¿Cuál sería la situacion de los cruceros de guerra, cuya defensa está en la velocidad, si les agregamos como auxiliares una flota de buques que no se puedan mover con la misma rapidez? La desproporcion será completa. La principal condicion que debemos pedir para esos buques mercantes, es que tengan la velocidad de los buques de guerra. Si los buques auxiliares no han de tener más velocidad que la de 12'50 millas por hora, no hay necesidad de que los buques de la nueva escuadra de guerra tengan una velocidad de 17 millas por hora.

Dada la forma en que está redactado el contrato que discutimos, yo no veo en él más que una tendencia, y es, que la Empresa pueda utilizar todo el material que tiene hoy y pueda continuar con él por tiempo indeterminado. Creo que demostraré esto de una manera indudable cuando me ocupe del punto relativo á las condiciones de los buques, y desde luego paso á tratar de la subvencion.

En este punto tampoco pienso ocuparme de todos los razonamientos, que tan brillantemente se han expuesto aquí en uno ú otro sentido; pero á fin de decir algo que tenga base, debo buscar otra vez la fuente, el informe del Negociado que debe entender más en esta clase de cuestiones, porque yo respeto mucho la autoridad de los indivíduos de la Comision; pero los Centros técnicos oficiales siguen mereciéndome más fe y más crédito en estos asuntos.

Dice el informe del Ministerio de Marina, al tratar de las subvenciones:

«Ahora bien; la subvencion ó auxilio directo pecuniario que por el Estado se concede á tales empresas, es funcion de tres elementos ó cantidades principales, á saber: los ingresos, los gastos y la duracion del contrato.»

Yo no he oido aquí más que comparaciones entre lo que nosotros pagamos y lo que pagan las demás Naciones; pero entiendo que debe prestarse atencion á otras causas. Y sigue el informe:

«De tal suerte que, acordada que sea esta última y calculados los gastos despues de determinar las condiciones del material, número de expediciones, escalas de las mismas, número de toneladas de registro y capacidad de cámaras reservadas al servicio del Estado, etc., incluyendo el tanto por ciento de amortizacion, seguros, reparaciones, é interés del capital inicial, se puede de su comparacion con los ingresos probables deducir la cuantía de la subvencion, resultando que, si bien no se hace posible poderla apreciar con exactitud ni aun con toda la aproximacion que fuera de desear, siempre podrá obtenerse el conocimiento de su mayor cuantía, esto es, el límite del cual no debia pasar el Gobierno al acordar el tipo de subvencion en los pliegos de contrata.»

Como complemento y ampliacion de esto y de los estudios comparativos que se han hecho, dice más adelante tratando asimismo de la subvencion:

«Y, por último, de la manera somera que le es dado, trata de las subvenciones para venir en conocimiento de que con un material de las condiciones ventajosas del que se propone y las mismas tres expediciones mensuales á las Antillas, no debe pasar el tipo de subvencion, en dicha línea por viaje redondo de la hoy establecida, ó sea el de 20.000 pesos, debiendo dejar ganancias seguras y no despreciables, á juicio de este Ministerio, á la Empresa que lo tome á su cargo si lo organiza de la manera que corresponde.»

Y al final añade:

«Esto es todo cuanto he creido deber expresar á V. E. despues de un detenido estudio de las líneas principales inglesas, de las Mensagerías francesas y de la alemana, del cual resulta que no porque aparezca en algunos una mayor subvencion por recorrido, puede ó debe deducirse están ménos subvencionadas nuestras líneas, pues en cambio éstas tienen el derecho al pasaje oficial y todo el trasporte y material de guerra, cuyo movimiento es grande y les deja seguras utilidades, y el recorrido que hacen entre puertos nacionales, como otras circunstancias que no concurren en aquellas vienen, de manera ménos directa, pero muy eficazmente, á aumentar el valor efectivo con que por el Estado se subvencionan dichas líneas.»

Como ven los Sres. Diputados, el Ministerio de Marina ha tenido en cuenta todas esas consideraciones que despues se han aducido aquí; y sin embargo, no ha creido que era pertinente aumentar la subvencion. Buena prueba de ello es que á continuacion de ese informe presenta presupuestos para los diferentes recorridos, presupuestos en los cuales se parte de la hipótesis de que los barcos han de ser todos de nueva

construccion; y aunque con temor de molestar á la Cámara, me voy á permitir leer uno de estos presupuestos, para que se vea que el Ministerio de Marina ha tenido en cuenta todas las consideraciones que pudieran hacerse.

Presupuesto del gasto de ocho vapores-correos entre Cádiz y la Habana, con escala en Las Palmas y Puerto-Rico, y de los gastos necesarios para efectuar con ellos 36 viajes redondos al año.

	Pesetas.
Ocho vapores de acero de 5.000 toneladas, tonelaje total, y un andar mínimum de 17 millas por hora, con tiro natural, en las pruebas, máquinas Compound, de doble y triple expansion, á 160.000 libras esterlinas	32.000.000

Presupuesto anual de gastos (todo incluido).

El 6 por 100 del valor de los buques por amortizacion, más el 3 por 100 por seguros, á pérdida total, más el 2 por 100 de reparaciones y el 5 por 100 de interés al capital, esto es, un 16 por 100 del valor invertido en la construccion de los buques	5.120.000
Carbon en los 36 viajes redondos consumiendo en cada uno 2.072 toneladas, ó sean 74.592 al año, al precio médio de 30 pesetas la tonelada	2.237.760
Aceite, grasas y demás materias lubricadoras y efectos de consumo de las máquinas	111.888
Almacenaje, comision é interés del capital empleado en los efectos de consumo	67.132
Sueldos y manutencion de la tripulacion, á razon de seis vapores con toda su gente, y dos con la mitad.	1.680.000
Practicajes	30.240
Derechos de puerto	49.760
Gastos de direccion y administracion.	200.000
Gasto total al año	9.496.780
Importe de un viaje redondo.	263.799 $^{4}/_{9}$
En pesos	52.759 $^{38}/_{45}$
Dias de navegacion por viaje redondo: ida, trece dias; vuelta, once dias y siete horas.	24 ^{d} 7
Idem, id., al año ó sea en los 36 viajes	889 ^{d} 2
Por aumento de los 12 viajes de retorno, con escala en Puerto-Rico	15 ^{d} 6

De Génova á Cádiz con escala en Barcelona, Málaga y Tánger, ó sea un recorrido de 1.010 millas, viaje sencillo, y de 72.720 los 36 redondos, que pudieran hacerse.

Carbon consumido en este recorrido adicionado, 480 toneladas por viaje redondo, y 17.280 en los 36 al año á 25 pesetas	432.000
El 8 por 100 correspondiente al aceite, materias lubricadoras, almacenaje, comision, etc.	34.560
Practicajes y derechos de puerto	65.000
	531.560
Aumento de gasto, por viaje redondo, de cada uno de los 36 del recorrido oficial	14.765 $^{5}/_{27}$
En pesos	2.953 $^{1}/_{27}$

Anterior...... 432.000

RESUMEN.

	Pesos.
De Génova á Cádiz y el retorno	2.953 $^{1}/_{27}$
Recorrido oficial entre Cádiz y la Habana, viaje redondo	53.524 $^{8}/_{15}$
Importe del viaje redondo entre Génova y la Habana	56.477 $^{77}/_{135}$

Balance mensual de las tres expediciones ó viajes redondos.

Gasto.		
Dos del recorrido oficial entre Cádiz ó Santander y la Habana, á 52.759 $^{38}/_{45}$ pesos fuertes.	105.519	
Una entre Génova y la Habana.	55.712	
		161.231
Ingreso.		
Cierto: subvencion que hoy abona el Estado	60.000	
Muy probable: trasporte y pasaje	84.000	
		144.000
Diferencia, pesos fuertes		17.231

De donde resulta que con tan solo una ganancia de 5.744 pesos por viaje redondo en las mercancías, y cubiertos, como están todos los gastos, con más los abonos que quedan expresados, no sería necesario una mayor subvencion de los 20.000 pesos que actualmente se abonan, á pesar de arrancar una de las tres expediciones desde Génova; y como esta ganancia, por ínfima, tiene que admitirse, y el ingreso por pasaje de 28.000 pesos líquidos en cada expedicion, es tambien seguro como promedio entre todas las del año, no cabe dudar que no corresponde aumentar el tipo de dicha subvencion, aun cuando haya de ser subvencionado tambien el recorrido hasta Génova, pues precisamente el exiguo gasto que él representa vendrá, no tanto en pasaje, que influirá poco ó nada; pero sí en mercancías á aumentar notoriamente los ingresos.

Se piden ocho vapores solamente en vez de los doce que vienen figurando en las contratas, pues además de que con presencia de la velocidad exigida y detencion necesaria en los puntos de escala, se deduce, por sí solo ó directamente, que cada vapor puede, sin forzar las máquinas y con desahogo, hacer seis viajes redondos al año, arrancando desde Génova y llegando hasta Veracruz, lo cual es una derrota casi seguida que pudiera convenirle á la Empresa (á fin de que la línea auxiliar á los puertos de América no tuviera que penetrar en el Seno mejicano, desviando bastante su derrotero), de donde resulta que con seis vapores se

realiza el servicio reglamentario, más los adicionados de referencia, quedando, por tanto, dos siempre disponibles; tambien se evidencia, por otra parte, de manera saliente, ser bastante los ocho vapores pedidos con solo notar que en la actualidad la Trasatlántica desempeña el servicio con nueve escasamente al año; es decir, con ocho en constante alternativa, y otro que á veces les auxilia, llegando en dos, de las tres expediciones mensuales, hasta Veracruz; de suerte que con el mayor andar que se exige, pueden sobradamente hacer el recorrido adicionado de Génova á Cádiz, é ir tambien á Veracruz en todas las expediciones; y como en el caso de que, por convenirle á su negocio, presentara la Empresa ó contratista que pueda tomar este servicio á su cargo mayor número de vapores para su admision, el Estado no tendria por eso que hacer abono de amortizacion, seguro, reparaciones é interés del capital invertido, más que en lo correspondiente al de los ocho vapores que se consideran suficientes y son los que se exigen; de aquí el que resulte una economía de consideracion en el presupuesto de gastos, no obstante la clase de los nuevos buques; pues además de las partidas propias á los gastos de explotacion, se han incluido en dicho presupuesto las de referencia, para que de la comparacion del mismo con el de ingresos pueda deducirse con la posible aproximacion, la cuantía de la subvencion con que deba la Empresa ser auxiliada por el Estado.»

Como ve el Congreso, el Centro de Marina ha tenido en cuenta todos los factores que debian entrar en el cálculo; pero aquí en la discusion no se ha hecho más que comparar lo que pagaban otras Naciones y lo que va á pagar la nuestra; y en este terreno de las comparaciones, me va á permitir la Cámara que yo tambien aduzca unos datos, aunque serán muy cortos y serán los mismos que trajo al debate el señor Nicolau, defensor de este proyecto.

El Sr. Nicolau leyó ciertos datos que él creyó conducentes para demostrar que nosotros pagábamos ménos subvencion que las demás Potencias de Europa, y que en esas Potencias las subvenciones no disminuian al renovarse los contratos.

Hé aquí los datos:

Cuadro de varias subvenciones de servicios marítimos comparables con los nuestros.

Subvencion de Alemania por servicios á China y Australia	7'21
Idem de Inglaterra por servicios á China é India, hasta 1888	11'59
Idem de id. por servicios á China é India, despues de 1888	8'53
Idem de Francia por servicios á China é India, hasta 1888	12'92
Idem de id. por servicios á China é India, despues de 1888	10'66

Resulta, pues, que Inglaterra al terminar el servicio, en el año que viene, introduce una rebaja en la subvencion de 3'6 pesetas por milla; esto es, la tercera parte de la subvencion anteriormente estipulada; y Francia desde el año 1888, rebaja la subvencion á 10'66 pesetas por milla, ó sea una disminucion de 2'26 francos. Esto para que se vea que las subvenciones, lejos de aumentarse en los contratos nuevos, se disminuyen, y para que al mismo tiempo vea la Comision cómo el Sr. Nicolau al defender el proyecto y al aducir estos datos, venía sin quererlo á robustecer la opinion de los que le combatimos.

Al dejar este punto de las subvenciones, debo llamar la atencion de la Cámara, del Gobierno y de la Comision sobre lo siguiente. Creo que si la Trasatlántica comprende sus intereses, recogerá con mucho cuidado y encuadernará en un magnífico libro los discursos pronunciados por los indivíduos de la Comision, porque le servirán dentro de veinte años para decir con ellos en la mano al Gobierno que entonces haya: «Todo lo que entonces se dijo sucede ahora, á lo cual se añade que la Empresa ha progresado más;» y resultará que no habrá nadie que pueda competir con ella. Los discursos que ahora se pronuncian desde el banco de la Comision, harán imposible dentro de veinte años la situacion del Gobierno que entonces rija los destinos de España, si éste quiere dejar su dependencia de la Trasatlántica.

Dejo la cuestion de las subvenciones, que, como he dicho, está ya bastante discutida, y voy á entrar á examinar las condiciones de los barcos y á demostrar que lo único que la Empresa busca es seguir diez ó doce años con el material que hoy tiene y con el material que adquiera de otras Empresas navieras que están resueltas á dejar de serlo, vendiendo su material á la Trasatlántica.

Para convencerse de que es exacto lo que estoy diciendo, no hay más que leer el art. 24 del contrato, que dice:

«Además de los 18 buques de altura, el contratista se compromete á tener á flote y mantener en buen estado de conservacion el número de buques auxiliares suficientes para servir las extensiones que especifica el art. 2.°, de una cabida adecuada al tráfico que han de servir.»

No pone más condiciones.

Creo que así como el Ministerio de Marina exigia para estos servicios auxiliares que los barcos fueran nuevos, de menor desplazamiento y de menor marcha, pero, sin embargo, eran de 2.000 á 2.500 toneladas y 14 millas de marcha, así tambien el Gobierno y la Comision debian haber establecido las condiciones que hubieran de tener los barcos destinados á los servicios auxiliares; pero aquí no se dice más sino que tengan las condiciones adecuadas al servicio, y cualquiera ve que eso responde al deseo de la Trasatlántica de aprovechar los vapores viejos que adquiera de las Compañías que se están disolviendo.

El art. 25 determina las condiciones que han de tener los barcos nuevos; pero hay algunos párrafos sobre los cuales debo llamar la atencion de la Comision á fin de que los explique, porque me parece que en el informe del Ministerio de Marina aparecian mucho más claros que en el proyecto que discutimos.

Dice en uno de sus párrafos:

«Los alojamientos serán todo lo ámplios, y ventilados, y espaciosos que permitan las dimensiones de los buques, y las instalaciones estarán á la altura de las mejores del extranjero.»

El Sr. Ministro de Marina, en su informe, determina que en ningun camarote puede haber más de dos personas, y yo sobre esto he de insistir algo, porque como desgraciadamente el pasaje oficial es el que más uso hace de estos vapores, suele resultar lo que me ha pasado á mí en uno de los viajes que he hecho á las Antillas, que en un solo camarote íbamos seis

pasajeros de primera, siendo así que no habia juegos de aseo más que para dos personas, y resultaba que teníamos que turnar para lavarnos. Esto me parece que es un abuso, y por eso encuentro que está perfectamente establecida la cláusula que pone el Ministerio de Marina al describir las condiciones de los barcos: allí determina que en ningun camarote pueden colocarse más de dos personas, y me parece que no tiene nada de exagerada la peticion; y por lo tanto, bien podia modificarse este párrafo y dejarlo tal como lo pone el Ministerio de Marina. Serán detalles de que álguien podrá reirse, pero los que pertenecemos al ejército y hemos pasado por esos abusos de la Empresa, estamos en el deber de llamar la atencion sobre las faltas que haya, á fin de impedir que se repitan.

Al tratar del alojamiento de la tropa, el Ministerio de Marina, con una gran prevision, dice que tendrán un sollado preparado para los soldados y marinería con un mínimum de capacidad lo ménos para 500 plazas, el cual podrá utilizarse para carga cuando no vayan soldados. Aquí no se dice más que «habrá en los barcos una capacidad para 500 plazas de tropa en el sollado y un lugar conveniente sobre cubierta;» y yo entiendo que está mucho más preciso lo que previene el Ministerio de Marina, y sobre todo, puesto que la Empresa parece que tiene los mismos propósitos que el Gobierno de mejorar las condiciones de la tropa, me parece que sería más conveniente establecer este párrafo tal como lo redactó el Ministerio de Marina.

Tambien habla el informe de una lancha de vapor, que se ha suprimido en el contrato. Yo recuerdo que siendo inspector de las líneas postales marítimas el Sr. Vivar, pedia en varias comunicaciones que obran en el expediente de Filipinas que se estableciesen como indispensables en esa travesía, y sin embargo, se han suprimido, como otras condiciones que eran favorables para el pasaje en un caso de siniestro. Hay aquí una errata, yo lo supongo así, porque dice el art. 25 en uno de sus párrafos:

«Al empezarse la construccion de un buque, la Compañía presentará al Ministro de Ultramar los planos del mismo, tal como á ella la convengan para su servicio comercial y postal. El Ministro hará estudiar las disposiciones que deban tomarse en prevision de la instalacion rápida en tiempo de guerra, de piezas de artillería á bordo de dicho buque, y podrá obligarse á la Compañía á hacer los refuerzos parciales en el casco que juzgue útiles para el establecimiento posible de esa artillería.»

Yo creo que el Ministerio de Ultramar no adelantaria nada con hacer esta comprobacion, y debia ponerse que la hiciera el Ministerio de Marina.

Habla el art. 28 del caso de que se inutilice un barco, y dice que si se inutiliza antes del año 1895, se sustituirá con otro que tenga un tonelaje y marcha acomodados al servicio que ha de prestar. Esto me parece que encierra vaguedad, porque le deja á la Empresa una porcion de medios para eludir el que mejore el material, y desde 1895 en adelante establece que tengan los barcos una milla más de marcha que el sustituido.

Yo entendia que los propósitos del Gobierno y de la Comision eran asegurar los servicios marítimos postales, y hacer cuanto se pudiera por mejorarlos: y siendo así, creo que podria modificarse este artículo, diciendo que luego que se inutilizara un barco, tuviera la Compañía la obligacion de reponerlo con otro de las condiciones expresadas para el año 95, ó sean las 12'50 millas de marcha y las 5.000 toneladas, toda vez que para ello tiene de plazo diez y seis meses.

Y voy á terminar lo más brevemente que pueda, por no abusar de la paciencia de la Cámara, y porque, además, el estado de mi salud no me permite extenderme mucho.

He dicho que por el art. 29 podrá la Empresa continuar con el mismo material que tiene; y voy á leer ese artículo, para que me digan los señores Diputados si estoy ó no equivocado en mi apreciacion.

«Art. 29. Los buques pertenecientes á las líneas principales de correos á que se refiere este contrato, no se emplearán sino despues de haber sido reconocidos y admitidos. Se exceptúa el caso de que lo hubiese sido al empezar los servicios actuales, siempre que de ese reconocimiento resultasen con las condiciones de marcha que para los nuevos servicios se exigen.»

Los Sres. Diputados han oido en el curso de esta discusion, que varios de los buques que posee hoy la Trasatlántica, tienen 13 millas de andar; de manera, que dentro de este artículo, por la letra del mismo, sin necesidad de hacer interpretaciones, puede seguir la Compañía con ese material hasta la conclusion del contrato, porque como dice que «los que han sido reconocidos y tengan las condiciones de marcha que para los nuevos servicios se exigen,» y estas ha afirmado la Comision que una gran parte de los buques de la Compañía las reunen, resultará que no teniendo muchos de ellos más que 3.000 toneladas, y no las 5.000 que se exigen, no siendo de acero, ni teniendo los compartimientos estancos, ni reuniendo gran número de las condiciones que se piden, por este artículo queda completamente autorizada la Empresa para seguir haciendo uso de esos barcos.

Aquí dejo por completo la cuestion de los buques, para ocuparme de los servicios comerciales, trasportes, pasajes y mercancías, puntos en que la Comision ha creido que este contrato otorga beneficios para el país, el comercio y para los pasajeros.

Ya habeis oido, Sres. Diputados, que todos los indivíduos de la Comision, al tratar este asunto, han hecho resaltar las inmensas ventajas que iba á proporcionarnos este contrato, porque las tarifas de pasaje y carga entre España y los puertos que visiten los buques no podrán exceder de lo que por igual recorrido se pague en los servicios postales extranjeros. Es decir, que podremos pagar lo mismo que en cualquier otra Empresa, pero nunca ménos. Y yo pregunto: pues entonces ¿qué beneficio se reporta? Porque para pagar lo mismo, claro es que hoy existe esa libertad. Pero yo debo llamar la atencion de la Comision y del Gobierno, y aludo en esto directamente á los Diputados de Cuba, que me parece que en esta discusion han de ser más competentes que mi humilde persona, porque dichos representantes tienen que hacer tres ó cuatro expediciones al año, cruzando el Atlántico, y saben muy bien las condiciones de los buques, precios del pasaje y fletes, y pueden hablar, por consiguiente, sobre este asunto, estimulándoles yo para ello, y muy particularmente á los del partido liberal, que han llegado recientemente, para que digan si están conformes con estas condiciones del contrato. Yo sé que se me contestará que las tarifas ofi-

ciales no existen más que para el Gobierno; que la Empresa, si bien es cierto que no tiene señalado y determinado más precio para el pasaje que el de 200 pesos de la isla de Cuba á la Península, resulta, sin embargo, que cuando hay buques que tienen que hacer la misma travesía, hay muchos que vienen por 100, por 120, por 150 pesos; de manera que segun la competencia que hay en aquellos dias, así es el precio del pasaje, y el único que paga con religiosidad las tarifas oficiales es el Gobierno, porque para éste no varían nunca las tarifas; pero para los particulares, cerca de sí tiene el Sr. Pando alguno que le podrá informar sobre esto mejor que yo pudiera hacerlo.

Sigue otro párrafo del mismo artículo, y otra de las ventajas que ofrece, es que los precios de pasaje y carga de y para España no serán nunca superiores á los que el contratista tenga para el extranjero. Yo supongo que este párrafo se refiere á lo que se ha dicho aquí que costaba más el pasaje de Manila á Barcelona, que de Manila á Liverpool; por consiguiente, sabemos que en lo sucesivo costará lo mismo de Manila á Barcelona, que desde Manila á Inglaterra; no veo la ventaja. Yo entendia que se estableciera el precio de tonelada por milla de recorrido y sobre ese precio se hiciese la rebaja, y así resultaria que los puertos de España podrian salir beneficiados con respecto á los extranjeros.

Y voy á concluir este particular con dos observaciones que me permito hacer á la Comision, y muy principalmente al Sr. Ministro de Ultramar. Una de las cosas que más se han ensalzado por la Comision es el párrafo que sigue, que autoriza al Gobierno para revisar anualmente las tarifas, que dice así:

«Tambien tendrá el Gobierno el derecho de rebajar las tarifas, aunque se mantengan dentro de las condiciones de este artículo; pero las que nuevamente se establezcan no serán obligatorias para la Compañía hasta que las líneas produzcan el excedente de que trata el art 7.°»

De manera que los que estén esperando la rebaja de las tarifas, me parece que tienen que esperar largo rato, porque por lo ménos en cinco años ya sabemos que el Gobierno no podrá revisarlas hasta tanto que se haga el balance que determina el proyecto, y despues que se haga el balance habrá que ver si el estado económico de la Compaña permite hacer la rebaja, por lo cual me pareceria ilusorio el beneficio.

Me queda una última consideracion sobre este particular. El Sr. Ministro de Ultramar el otro dia, contestando al Sr. Azcárate, cuando el Sr. Azcárate insistia en preguntar cuál era la urgencia que habia para traer este proyecto en la forma en que se habia traido, hasta el punto de pedir un trimestre anticipado para pagar el servicio, el Sr. Ministro de Ultramar contestaba que el móvil que impulsaba á S. S. á precipitar la solucion de este asunto era porque en uno de los artículos se establece que la Empresa queda obligada á traer con un 50 por 100 de rebaja en sus tarifas ciertos artículos y géneros que el Gobierno señale. Y S. S. decia: el dia que este contrato esté aprobado, yo haré que el algodon de Filipinas, que es tan bueno como el de los Estados-Unidos, venga á las fábricas de Barcelona, y entonces el rio de oro que sale de Cataluña para ir á nutrir á los Estados-Unidos irá á Filipinas. Yo leo el artículo, y me parece que poco va á lograr S. S. con esto; porque el artículo dice:

«El contratista se obliga á trasportar por un 50 por 100 de sus tarifas aquellos artículos cuyo desarrollo ó movimiento quiera fomentar el Gobierno dentro de los límites siguientes:

A las Antillas anualmente hasta...	1.000 toneladas.
De las Antillas..............	1.000
A Filipinas..................	500
De idem.....................	500

Si con 500 toneladas al año cuenta el Sr. Ministro de Ultramar que va á desviar la corriente de los Estados-Unidos... (*El Sr. Ministro de Ultramar*: No es ese el argumento.) Por eso llamaba la atencion de S. S., pues como yo no encuentro otro referente á ese punto, me sorprendia el argumento; si hay otro que yo desconozca, S. S. tendrá razon, si no, me parece que con 500 toneladas al año no ha de cambiar S. S. la corriente de las fábricas de Cataluña que traen sus algodones de los Estados-Unidos.

Y entro en la última perte de estas observaciones, que es la referente al trasporte de personal. El artículo 53 determina que el Gobierno podrá disponer de la cuarta parte de los pasajes destinados á trasporte de soldados, empleados, licenciados de establecimientos penales, etc.; y en el segundo párrafo del mismo artículo se dice que avisando con quince dias de anticipacion podrá disponer hasta de la tercera parte en igual concepto. Lo primero que se me ocurre es que esta disposicion es insuficiente, porque claro es que no sabiendo de antemano cuál es el pasaje de tercera que puede admitir cada buque, el Gobierno no puede determinar con anticipacion el número de indivíduos que puede embarcar en cada viaje. Yo he tenido por desgracia que intervenir en estos asuntos, y sé que no se hacen las cosas de esta manera, sino que el Gobierno dice: tengo 1.000 hombres que embarcar, y la Empresa contesta: ahí está el barco, no preguntando ni inquiriendo si las 1.000 plazas son la tercera ó la cuarta parte de la cabida del barco; se les embarca como Dios da á entender. Yo entiendo que lo primero que habia que hacer era empezar por decir qué capacidad tenía cada uno de los barcos para que se supiera de antemano si los hombres que habia que embarcar representaban esa tercera ó la cuarta parte de las plazas. Con este artículo tal como está redactado, lo que hace el Gobierno es atarse las manos, porque el dia que tenga que mandar más hombres de los que representan la tercera ó la cuarta parte del pasaje, habrá de fletar un barco, y este flete supongo estará fuera de las condiciones del contrato.

Y ahora debo hacerme cargo de lo que aquí se ha dicho respecto al trasporte de tropas, porque en mí sería hasta censurable que no emitiera mi opinion en esta materia. Se ha indicado por algunos en esta discusion las malas condiciones en que va la tropa, y se ha negado por otros que esto fuera exacto. Cuatro viajes he hecho á Cuba con tropas, y en todos ellos el soldado ha ido bastante mal; porque aquí se padece un error: se considera al soldado como á un emigrante, y esto no puede ser así; el soldado, cuando viaja por tierra, va en los ferro-carriles ocupando un asiento de tercera clase, y yo entiendo que no se puede establecer diferencia entre la navegacion y el trasporte terrestre. Yo entiendo que el soldado, á quien se separa de su familia y se lleva á cumplir su deber á lejanas tierras, se le debe llevar en las mismas condiciones que á todos los pasajeros de su clase. Se ha

argüido que con los soldados van oficiales y que no han reclamado; no solo oficiales, sino generales en jefe han ido en ocasiones y no han podido lograr mejores condiciones para el soldado, hasta el punto de que ha habido casos en que, viendo los generales y los oficiales que los soldados no tenian siquiera espacio para descansar durante la noche, se les ha hecho venir á dormir á la parte de popa, mezclándose con los jefes y oficiales, á fin de darles un poco más de espacio durante la noche.

Cuando esto ha sucedido á presencia de generales, ¿de qué hubieran servido las quejas de los subalternos? La cuestion es que no habia espacio suficiente en los buques; la Empresa no podia disponer de más trasportes, y los Gobiernos no quisieron proceder, como se hizo cuando la guerra de Africa, fletando barcos de todas partes para hacer más rápidos los envíos de fuerzas. Se quisieron escalonar los refuerzos, y sobre todo, que fuese la misma Empresa la que condujera á todos los soldados, resultando con eso que en algunos buques, donde buenamente no podian ir más que 600 indivíduos, han ido 1.400. Yo he ido en el *Ciudad Condal*, en Octubre del 76, con el general en jefe; hemos salido sin pasajero ninguno, y hemos ido, sin embargo, en las condiciones que acabo de expresar. Yo no dirijo censuras ni cargos á nadie; pero ya que estamos tratando de este asunto, y ya que se han hecho afirmaciones en uno y otro sentido, yo debo decir lealmente la verdad, y ruego al Gobierno haga que el soldado vaya en las mismas condiciones que cualquiera otro pasajero de tercera.

Y voy á ocuparme de las tarifas del pasaje oficial. Aquí veo, á pesar de lo que se ha sostenido por la Comision, que efectivamente la Empresa sale beneficiada en los precios que se establecen en las nuevas tarifas. Como dijo muy bien el Sr. Celleruelo, antes se hacía una reduccion de un 40 por 100 en primera y segunda y de un 60 por 100 en tercera en la línea de Filipinas. El contrato dice: «Los precios de trasportes para todos los pasajes de las personas mencionadas, serán inferiores á los señalados en las tarifas generales del contratista, los de primera y segunda clase en un 30 por 100, los de tercera de Cuba en un 60 por 100, y los de las otras líneas en un 35 por 100 respecto de los puertos visitados por los buques-correos.» De donde se deduce que, para Filipinas, el Gobierno no obtiene más que una bonificacion del 35 por 100 en los pasajes de tercera.

Antes era de un 60; de modo que la Empresa va ganando un 25 en cada uno de los individuos de tropa y un 10 por 100 en los pasajes de primera y segunda, coincidiendo esto con que la línea de Filipinas, que no recibia más que tres pesetas por milla, pues me parece que á esto resulta cada milla, siendo 49.000 pesetas las que se daban para un recorrido de 16.000 millas, viene ahora á recibir 139.000 pesetas por el mismo recorrido, ó sean las 7'15 del nuevo contrato. Yo me permito rogar al Gobierno que suprima el art. 54 y que se deje en libertad al pasajero oficial, abonándole lo que corresponda, para que vaya por la línea que tenga por conveniente. Aquí en la Península no se obliga á nadie á que vaya por línea determinada, aun cuando se vaya con pasaje pagado por el Estado, y no entiendo que haya razon para que un oficial no pueda hacer lo mismo tratándose de los viajes por mar. Con esto el Estado no sufriria ningun perjuicio.

Voy á ocuparme ahora del art. 55, que habla del trato que se ha de dar á los indivíduos de tropa á bordo, y consigna el mismo que se estableció en la Real órden de 12 de Enero de 1867. Han pasado veinte años desde entonces acá. En aquella época, el soldado tenía una alimentacion distinta de la que hoy tiene; como que los haberes y la manera de ser del ejército han cambido mucho. Yo entiendo que cuando el soldado paga más de un duro diario en los barcos durante la navegacion, debe dársele un trato mejor del que hoy se le da. Por consiguiente, yo ruego que este artículo se modifique, á fin de que al soldado se le dé en el barco, por lo ménos, una alimentacion bastante mejor que la que reciben en el cuartel.

En el art. 59 hay una cláusula sobre la cual llamo la atencion del Gobierno y de los Sres. Diputados, cuya cláusula dice:

«Art. 59. La Empresa se obliga á recibir á bordo de sus buques hasta la décima parte del tonelaje disponible para carga, ó sea neto, en cada uno, en armas, pertrechos y toda clase de material del servicio del Estado.»

Me parece que, dada la subvencion que se otorga á la Empresa, no es muy excesivo el derecho que el Estado se reserva. Yo entiendo que el Gobierno no puede conformarse con ser el último en sus derechos para con la Empresa, y debe exigir ser el primero, para disponer de los pasajes y carga de los buques, quedando á beneficio y disposicion de la Compañía lo que el Gobierno no necesite para su servicio oficial.

Y ya no me queda más que ocuparme del art. 72, ó sea del que se refiere á la marcha média anual. Yo ruego á la Comision y al Gobierno que este artículo le sustituyan en la forma que el Ministerio de Marina tiene pedido; que el viaje á Filipinas sea de veintiocho dias, y que el de Cuba sea de trece dias á la ida, con escala en Las Palmas y en Puerto-Rico; y al regreso de once dias, si viene directamente, ó en trece si hacen escala en Puerto-Rico. Me parece que no es ninguna exageracion lo que se pide, siendo esta la única manera de que el pasajero sepa el dia de su llegada al límite de su viaje. Porque si la Comision y el Gobierno se empeñan en sostener ese principio de la marcha média anual, resultará que al embarcarse un viajero en Santander, por ejemplo, no podrá asegurar cuándo llegará á la Habana, porque podrá haber barcos que lleguen en diez y ocho ó diez y nueve dias; y como puede tambien suceder que el barco que siga haga el viaje en trece dias, vendrá á resultar que el promedio al fin del año esté dentro del límite señalado, pero el viajero no tendrá derecho á reclamar, y la mayor ó menor duracion del trayecto dependerá de la suerte que tenga al elegir buque, siendo así que siempre es conveniente saber con fijeza el dia de llegada. Así es que yo me permito rogar á la Comision y al Gobierno, le pongan en la forma que he indicado.

Y como he cansado á la Cámara más tiempo del que yo deseaba, terminaré estas observaciones; y como he dicho, entregaré á los señores taquígrafos el informe del Ministerio de Marina, para que se publique con el *Extracto*, y lo conozcan todos los Sres. Diputados. He dicho.

Documento á que se ha referido el Sr. Dabán.

«Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.: Aun cuando motiva y sirve de base al presente informe sobre costo de líneas de vapores-correos á las Antillas, á Filipinas,

al Plata y otra, auxiliar de la primera, á varios puertos de la América central, partiendo de uno de los Estados-Unidos del Norte, la proposicion de la Compañía Trasatlántica, de que V. E. se sirvió darme conocimiento por Real órden de 17 de Abril último, expresándose ser dicha proposicion la tercera de las presentadas por la mencionada Empresa, este Ministerio no tendrá para nada en cuenta ni el material, hoy bastante deficiente, de que dispone la repetida Empresa, cuyo costo inicial puede y debe considerarse, por otra parte, sobradamente amortizado en los diez y ocho años consecutivos que, bajo diferente razon social, viene desempeñando el servicio sin variacion alguna esencial en las contratas correspondientes, por lo que hace á las condiciones de los buques, ni tampoco la rescision que intenta llevar adelante la Trasatlántica por las faltas en que, á su juicio, ha incurrido el Estado, no satisfaciéndole en su oportunidad el importe de subvenciones ó de trasportes militares, pues aun suponiendo que pudiera asistirle derecho más ó ménos perfecto á la rescision del contrato, cuyo particular no prejuzgará ciertamente el Ministerio de Marina, siendo asunto que por completo le es ajeno, mientras que á la exclusiva iniciativa de ese del digno cargo de V. E. corresponde entender y resolver en el asunto; como por la Real órden expedida por Ultramar con fecha 5 del próximo pasado, contestando á la de Marina de 24 de Mayo último, se pide á este Ministerio emita su informe concreto y absolutamente facultativo, prescindiendo por completo de las personas ó sociedades particulares á quienes los servicios de las líneas mencionadas pudieran ser encomendados, abstraccion hecha de los elementos con que de antemano contase la Sociedad peticionaria, y se interesa un presupuesto de costo total de las líneas que marca, formulado con arreglo á todos los adelantos modernos en la navegacion; respondiendo á tales deseos y sentimientos, en que abunda, pasará este Ministerio á evacuar su oportuno informe, teniendo tambien en cuenta la especial excitacion que V. E. se sirve hacer para que se secunde el firme propósito ó interés del Gobierno de S. M. al ocuparse de mejorar el servicio de comunicaciones marítimas sin grandes sacrificios para el Tesoro. Sentado esto, fijará en primer término las condiciones facultativas, en su sentir imprescindibles, que han de llenar los vapores para efectuar los recorridos entre los puertos de la Península que se designen como base ú orígen en cada una de las líneas á nuestras provincias ultramarinas, y los de la Habana y Manila, estimándose conveniente que la Empresa que pueda tomar á su cargo ambos servicios, ó cada uno de ellos, realice con los propios vapores los recorridos entre Génova y Cádiz, en una de las expediciones á las Antillas, y entre Hamburgo y el puerto de la Península que se elija como de orígen en las de Filipinas; bien entendido que este Ministerio conceptúa corresponde la subvencion, propiamente dicha, solo á las líneas ó recorridos entre puertos nacionales que de tal manera pueden considerarse como líneas ó servicios oficiales, es decir, entre los puertos de la Península y los de las provincias ultramarinas, y á los recorridos adicionales de referencia, las primas á que pudieran tener derecho, caso que se acordasen en principio las primas á la navegacion de altura, pues lo contrario, ó sea subvencionar los recorridos á puertos extranjeros no comprendidos entre los extremos de dichas líneas generales, sería agravar el estado de la marina nacional á vapor de manera tal, que si hoy no le es dado competir con las extranjeras, que le arrebatan más de un 50 por 100 del tráfico de nuestros puertos, entonces tendrian que amarrarse en los mismos los vapores que no pertenecieran á la Empresa privilegiada ó protegida que acaparara todo el tráfico posible de dichos recorridos.

Dichos vapores deberán tener un desplazamiento de 5.000 toneladas en la línea de las Antillas y de 4.500 en la de Filipinas.

Velocidad en las pruebas, con tiro natural de 17 á 18 millas; esto es, que no baje seguramente de las 17 en dichas pruebas, á fin de asegurar de tal manera una velocidad média constante de 15 millas desahogadamente para conseguir, en recorridos de la extension y clase de los de que se trata, poder desquitar fácilmente, con el aumento natural que se pueda obtener en aquellos dias que sean necesarios á la compensacion, cualquier retraso que debiera producir el tener que disminuir la velocidad algunos dias, por circunstancias del tiempo no clasificadas entre las de fuerza mayor; es decir, regular la duracion máxima de cada viaje, al tiempo de navegacion indispensable para recorrer las distancias directas con una velocidad constante de 15 millas, más los abonos de las horas de máxima duracion que, como convenientes ó necesarias, se estipulen para la detencion en cada puerto intermedio.

Material empleado en la construccion, el acero.

Los cascos ó vasos, de doble fondo y divididos en compartimientos estancos, sistema celular que, por su número y proporciones, suministre la perfecta ó debida flotabilidad en los casos de choque ó abordaje y otros, de tal manera que, aun con avería de consideracion en dos cualesquiera de dichos compartimientos, no corra peligro alguno el buque y las vidas de los que lleve á su bordo.

Las máquinas serán del sistema Compound, funcionando hasta con triple expansion para economía posible del combustible, requisito muy esencial en máquinas tan potentes, proporcionándose con ello un mayor rádio de accion.

Las calderas tambien se han de acomodar á las modificaciones importantes que han experimentado, estimando este Ministerio que las de mejor sistema hoy dia son las ovaladas tubulares, pero que sería temerario asegurar no habria otras preferibles, no ya en el plazo de dos años que aun falta para la terminacion del contrato del servicio de vapores-correos á las Antillas, y por consiguiente en el aun mayor para el de Filipinas, sino en uno mucho más limitado, en el de seis meses, por ejemplo, deduciéndose de aquí la mayor conveniencia de estipular que cuando haya necesidad de reemplazar las calderas de los buques que se admitan para el nuevo servicio que se proyecta, se ha de verificar con las del material empleado y sistema que en esa época esté reconocido como más ventajoso.

Los camarotes para los pasajeros de primera clase no deberían ser de menor área de 2 metros de largo (ó sea en el sentido de popa á proa) por 2'50 de ancho (ó sea de babor á estribor) para solo dos pasajeros, prefiriéndose esta clase de alojamientos á los de camarotes para mayor número, aun cuando sean en justa proporcion, debiendo además tener comedor aparte, salones de recreo y sitio reservado para fumar, máquinas ventiladoras, baños y retretes con agua corriente

te perfectamente dispuestos que no den mal olor.

Un sollado convenientemente preparado para los trasportes de tropa y marinería, que podrán utilizar para carga ó equipajes cuando no conduzcan aquellos, y capaces, por su amplitud, de poder trasportar, como mínimum, 500 plazas, más un local sobre cubierta apropiado para en los casos de fuertes calores ampararse de la humedad y lluvia.

Dos destiladores capaces para proporcionar agua dulce á razon de 300 galones por hora.

Bombas de vapor para achique y eyectores, en número que no baje de tres.

Las demás condiciones facultativas y técnicas, todas importantes y algunas muy interesantes y en extremo atendibles, por no afectar de la manera más inmediata al informe *a priori*, que se interesa, esto es, al presupuesto general y aproximado de gastos, pueden y deben, en sentir de este Ministerio, aplazarse para cuando, formulado que sea un pliego de contrata, bien se lleve ésta á cabo por subasta pública ó concurso, se pida ese informe general y de detalle que corresponda emitir al Ministerio de Marina, debiendo, sí, agregar que las máquinas han de poder usar el tiro forzado para en aquellos casos que así lo aconseje y hasta lo reclame la índole del servicio del Estado, y que dichos vapores, en vez de los dos cañones de bronce de 12 centímetros que hoy se exige por contrata, deberán montar otros de 9 centímetros, sistema Gonzalez Hontoria, con igual aplicacion y para cuando hubiera que utilizarlos como auxiliares de la marina militar en el servicio de cruceros y otros adecuados á sus condiciones.

Con motivo de este informe me ha de permitir V. E. reproduzca aquí lo que tuve la honra de aconsejar á S. M. en la Real órden de 9 de Abril último, con ocasion del segundo informe pedido por ese Ministerio de su digno cargo en el asunto de la renovacion del servicio de vapores-correos interinsular en el Archipiélago filipino, motivado por apoyarse, á última hora, por el gobernador general de ese vasto territorio, la prórroga de dicho servicio á favor del contratista que lo venía desempeñando, no obstante el expediente tramitado poco antes para la renovacion de dicho servicio por subasta solemne y pública; esto es, que estima como saludable al mejor servicio del Estado y prestigio de la Administracion pública la doctrina de que la contratacion para esta clase de servicio, en armonía con lo que la ley previene, debe ser por subasta pública, estipulándose el plazo máximo de quince á veinte años, si bien consignando desde luego en el pliego de contrata, como una de sus cláusulas, y por tanto con perfecto conocimiento y derecho para todos desde la licitacion formal del servicio, que tendrá derecho á prórrogas, por la mitad del tiempo, sin nueva competencia, el contratista que desempeñara dicho servicio á completa satisfaccion, mediante siempre las variaciones que se estime oportuno introducir en las condiciones de los buques, puntos de escala y cuantía de la subvencion en la proporcion equitativa que corresponda, cuyas modificaciones se habrian de presentar por el Estado al finalizar el penúltimo año de la contrata para optar á la primera prórroga, y el penúltimo tambien de cada una de éstas para obtener la siguiente, con cuyo sistema se atendia á la circunstancia tan preferente de tener siempre un material conveniente para el servicio, cuya mitad reuniera las condiciones de mayor adelanto, al par que no habria, en ningun caso, preferencias ó aparentes privilegios, y sería un estímulo verdadero ó eficaz para que entrasen en la licitacion única del servicio las Empresas ó personalidades de capital y crédito que, en su conveniencia estaba, si en efecto se proponian de buena fe llevar á cabo su compromiso, desarrollar cumplidamente el negocio, á cuyo fin se les garantizaba, de tal manera, todo el tiempo que pudiera convenirles, pues que de ellos dependeria exclusivamente utilizar el derecho que á todos en general se les concedia.

Se está, pues, en la imprescindible necesidad, no ya de proponer, sino quizás y más bien, de exigir buques de las condiciones que se dejan apuntadas de las que informan los presupuestos de gastos que adjuntos se acompañan, y que, como V. E. observará en ellos, no exigen, no obstante las notables mejoras que se introducen, un mayor sacrificio para el Erario público; circunstancia por ese Ministerio recomendada á nombre del Gobierno en cuanto sea posible, y que el de Marina no ha olvidado tener en cuenta, como considera le ha de ser fácil evidenciarlo con breves consideraciones. Ya en el año 1876, con motivo de un proyecto de contratacion para establecer una línea de vapores-correos al Archipiélago filipino, por este Ministerio se informó á ese de Ultramar la conveniencia de que los vapores, para tal servicio, no bajasen de 3.000 toneladas de tonelaje total y estuvieran provistos de máquinas capaces para imprimirles una velocidad en las pruebas de 13 millas por hora; en los diez años trascurridos, y particularmente en los cinco últimos, la construccion naval ha adelantado notablemente, la trasformacion ó reforma en las máquinas ha sido grande, y á pesar de la más notable aún en las calderas, se las considera todavía susceptibles de mejoras próximas; recientemente, y con motivo de la peticion de prórroga á su actual contrato de la Trasatlántica, el ex-Subsecretario de este Ministerio, en 17 de Octubre último, en un extenso informe, consignaba, para condiciones de los vapores trasatlánticos, un porte de 5 á 6.000 toneladas y andar mínimum, en las pruebas, de 18 millas con tiro natural, máquinas Compound de doble y triple expansion, sin dejar por eso de poder hacer uso del tiro forzado; en las líneas extranjeras, los hay de 6 y 7.000 toneladas; el vapor *Bourgogne*, de la Compañía Trasatlántica francesa, tiene 7.000 toneladas de arqueo, monta máquinas de triple expansion, que desarrollan 8.000 caballos indicados, alcanzando un andar constante de 18 millas por hora; su casco de acero y cámaras adornadas con mucho lujo, ofreciendo á los pasajeros todas las comodidades apetecibles; el vapor *Champagne*, más moderno, es aún de mejores condiciones; en el dia se trata ya de las máquinas de cuádruple expansion; y por último, si se tiene en cuenta que el informe que se presta corresponde surta sus efectos para dentro de dos años, y que se trata de un contrato cuya duracion no será seguramente menor de la de quince años, parécele al que tiene el honor de dirigirse á V. E. no es mucho pedir el andar mínimum, en las pruebas, de 17 millas, asegurando uno constante de 15 y el tonelaje de 5.000 y 4.500 toneladas, segun que sean para las Antillas ó Filipinas respectivamente, estableciendo esta diferencia para facilitar el conveniente calado en los segundos, por razon del paso por el canal de Suez; dichas condiciones, que, como se ve, son inferiores á las de los vapores que construyen nuevamente las princi-

pales líneas extranjeras, en razon á que en la actualidad, en las nacionales, no existen las exigencias que en aquellas obligan á tales construcciones, ni el tráfico proporciona tampoco hoy iguales rendimientos, y ménos consiente el estado del Erario público el aumento considerable de subvencion que exigiria mejorar á tal extremo las condiciones de la flota de nuestras líneas, no es aventurado considerar que si hoy son las apropiadas, con la apertura próxima del canal de Panamá y el incremento comercial que van tomando nuestras posesiones de la Oceanía, lejos de poderse considerar nunca excesivas por la falta de tráfico y movimiento marítimo, más bien podrá ocurrir, y debiera así pensarse, que á la vuelta de unos pocos años sea deficiente; por lo cual este Ministerio se cree en el deber de llamar la atencion de V. E. acerca de que ni en tonelaje ni en andar deben rebajarse las condiciones ya propuestas.

En cuanto al casco, se cree igualmente que, atendiendo á los fatales resultados que *el doble fondo* puede evitar en las varadas, así como en los choques y abordajes la flotabilidad que proporciona el sistema de *compartimientos estancos*, son ambas condiciones sobre las cuales no puede dudarse han de exigirse en los vapores que se presenten para el servicio de que se trata; y en cuanto al *material de acero* para su construccion, que en igualdad de volúmen pesa ménos que el hierro, circunstancia ya favorable, lo considera Marina de tanta superioridad sobre el hierro, que si bien en varadas y choques las deformaciones de los cascos exigirán reparaciones más importantes, atendida la gran ductibilidad de dicho material, en cambio las pérdidas totales serán, sin duda, en mucho menor número; el magnífico vapor *Oregon*, de la Compañía Cunard, que á pesar de sus diez compartimientos se fué á pique por choque con otro buque en Marzo del corriente año, casi puede asegurarse no hubiera tenido tan triste fin á haber sido de acero su casco; por el contrario, el vapor *Takapusca*, construido en 1883, que chocó, no há mucho, á toda velocidad contra un peñasco, ni tuvo la menor vía de agua, ni casi se advirtió á su bordo la verdadera importancia de la embestida; lo cual se vino á deducir á su inmediata entrada en dique, calculándose que deberia haberse ido á pique á ser de hierro, cuyos hechos vienen, en el terreno de la práctica, á confirmar la notable ventaja del acero sobre el hierro, pues ya que no sea posible evitar la frecuente repeticion de los abordajes y tampoco las varadas en absoluto, es interesante, en sumo grado el precaver de la manera más eficaz posible los funestos resultados de tales accidentes; á este fin, y convencido el Ministerio de Marina que, ante un peligro más ó ménos remoto, no aceptan los navieros y armadores de buen grado perder las sumas considerables que representa la demora en los viajes por motivos de precaucion, en los parajes de nieblas, de mucho tránsito y demás circunstancias que haga posible abordarse los buques, como lo demuestra una informacion al efecto que no há mucho tuvo lugar en Inglaterra, á cuyos propósitos los estimula verdaderamente la gran velocidad que hoy tienen los buques, el que suscribe siente la necesidad de la reunion de un Congreso internacional convocado expresamente, ya que no para evitar, siquiera sea con una gran probabilidad, los choques y abordajes en alta mar, al ménos para convenirse la mayor suma de Naciones posible, siendo de desear no hubiera una sola excepcion en tomar aquellas medidas que, independientes luego de la voluntad de los navieros y capitanes, coadyuven, como el acero por sí propio, á evitar tanto repetido siniestro; pues se ocurre pensar que si, por ejemplo, las proas de los vapores, en vez de ser de roda limpia, fueran lanzados con botalon, como las usan los vapores de la Trasatlántica en su mayor parte, los efectos de los choques ocasionados de primera intencion los recibiria la obra muerta de los embestidos, y ni en éstos ni en los causantes ocurriria, seguramente, máxime siendo de acero, ningun siniestro de esos cuyos recuerdos horrorizan siempre de la misma manera; y aun cuando ésta y otras sin duda más eficaces determinaciones que se pudiesen tomar, de poco servirán de realizarse solo por una ó dos Empresas, juzga, sin embargo, este Ministerio conveniente aconsejar que las proas de los vapores sean como se deja expresado.

No terminará la parte de su informe este Ministerio, en cuanto se refiere á las condiciones y pertrechos de los buques, sin agregar la suma conveniencia de que dichos vapores vayan provistos de cinturones salva-vidas en cada litera, para todos los pasajeros; que lleven una lancha de vapor y cuatro grandes botes salva-vidas y demás embarcaciones menores suficientes en número y capacidad para todos los usos que puedan ofrecerse, contando con el mayor pasaje de que sean capaces de llevar, y de tal manera instaladas á bordo dichas embarcaciones que, sin estorbar al pasaje, sin éste impedirlo tampoco, puedan, en el más breve tiempo posible, ser puestas en el agua con sus correspondientes dotaciones; á cuyo fin es indispensable, que con la debida prevision haya en cada buque un «plan de abandono» para los casos de varada y choques y otro de «incendios» para los casos en que puedan ocurrir tan desagradables incidentes, en los cuales toda precaucion es poca, y por eso, que aun cuando reconozco son éstas prescripciones propias más bien del momento en que se discutan las condiciones todas de los pliegos de contratacion, no haya podido ceder al deseo de consignarlas desde luego en esta ocasion.

Expuesto ya cuanto este Ministerio de Marina ha estimado oportuno con motivo de la clase de buques y del presupuesto de gastos que se interesa de las líneas proyectadas, siente no le sea posible, dada la perentoriedad con que se desea el informe, proporcionar, con alguna mayor aproximacion, el correspondiente presupuesto de ingresos, con separacion los de carácter eventual, de aquellos que puedan considerarse probables y casi seguros.

Dichos ingresos vienen á constituirlos el pasaje, tanto oficial como particular, el trasporte de tropa y marinería, el de material de guerra y el flete, propiamente dicho, de las mercancías.

Lo primero fácilmente podria deducirse, con bastante aproximacion, tomando el promedio del movimiento en cada una de las diferentes clases de pasaje, correspondiente á los cinco últimos años, antecedente que con toda exactitud podrian suministrar oficialmente las distintas Capitanías de puerto de los puntos extremos de las líneas y nacionales intermedios, y, á no querer una aproximacion muy grande, bastaria, al efecto, el movimiento que acusaran las de Cádiz, Barcelona, Santander, Coruña, Puerto-Rico y la Habana en la línea de las Antillas, y Barcelona y Manila en la de Filipinas; dichos promedios multiplicados

por el precio del pasaje, deducido el valor asignado á la manutencion por los dias correspondientes de navegacion, y sumados, darian la utilidad líquida que puede calcularse con toda la probabilidad necesaria ha de proporcionar el pasaje, puesto que los demás gastos están ya todos inclusos en el presupuesto general. De manera análoga podria deducirse, esto es, por el promedio quinquenal, la utilidad que en años normales debiera dejar á la Empresa el trasporte de tropa y marinería, así como tambien el del material de guerra, cuyos antecedentes les sería dado suministrar á los Ministerios de la Guerra y este de Marina, si bien no se obtendrian tan brevemente, y no conceptúo deber aplazar, por tal motivo este informe, siendo así que en realidad no se piden por ese Ministerio de manera concreta tales antecedentes. Ultimamente, por lo que hace al tráfico de mercancías, asunto es este sobre el que Marina no podria proporcionar el menor antecedente; al Ministerio de Hacienda, por el ramo de Aduanas, le sería posible y hasta fácil suministrar la clase y cantidad de mercancías trasportadas, pero, aun así, este Centro considera sería bien difícil apreciar con mediana aproximacion la utilidad probable, por tal concepto, fundada en los datos estadísticos; reconociendo, no obstante, que aumentando el número de escalas con puertos comerciales que han de proporcionar seguramente un mayor tráfico en las líneas de que se trata, y teniendo en cuenta tambien el mayor tonelaje neto de los nuevos vapores, aquel dato será siempre muy apreciable, por cuanto puede asegurarse á ser el límite inferior de la utilidad ó ganancia verdadera de los años venideros, y, á partir de esta base, con el conocimiento y práctica en el asunto que, sin duda, debe existir y reconocerse en las dependencias de Hacienda, podrá llegarse á calcular con la aproximacion ménos deficiente posible, como cálculo *a priori* y de resultado tan incierto, la utilidad probable de la Empresa por el tráfico de mercancías.

Ahora bien; la subvencion, ó auxilio directo pecuniario que por el Estado se concede á tales Empresas, es funcion de tres elementos ó cantidades principales, á saber: los ingresos, los gastos y la duracion del contrato, de tal suerte que, acordada que sea esta última, y calculados los gastos despues de determinar las condiciones del material, número de expediciones, escalas de las mismas, número de toneladas de registro y capacidad de cámaras reservadas al servicio del Estado, etc., incluyendo el tanto por ciento de amortizacion, seguros, reparaciones, é interés del capital inicial, se puede, de su comparacion con los ingresos probables, deducir la cuantía de la subvencion, resultando que, si bien no se hace posible poderla apreciar con exactitud ni aun con toda la aproximacion que fuera de desear, siempre podrá obtenerse el conocimiento de su mayor cuantía; esto es, el límite del cual no debiera pasar el Gobierno al acordar el tipo de subvencion en los pliegos de contrata.

Al proponerse el andar constante de 15 millas, siendo así que pudiera exigirse muy bien el de 16 con buques de la velocidad de 17 millas con tiro natural, que se piden, lo hace atendiendo á dos consideraciones que estima importantes, á saber: á no forzar poco prudentemente las máquinas, en expediciones sucesivas y frecuentes, lográndose tambien neutralizar los retrasos que hubieran de originarse por diversas causas, sin necesidad de llegar tampoco al máximo andar, el cual parece debe reservarse á los casos en que la alta conveniencia del Estado así lo exigiese, usándose tan solo del tiro forzado, de que han de ir provistos, como se deja dicho, y con debida moderacion, en los de necesidad imperiosos del servicio, y tambien debida consideracion á que aumentando el andar, siquiera fuera en una sola milla, el incremento de consumo diario de combustible es tan desproporcionado y considerable, que el mayor costo que con ello se originaria, y por tanto la mayor subvencion que justa y equitativamente habria que señalarse, no la estimaria este Ministerio bien justificada despues del andar bastante rápido como constante, de las 15 millas máximo, siendo tres las expediciones al mes.

Los proyectos de presupuesto que se acompañan son cuatro.

Número 1. Se refiere á la línea oficial de Barcelona á Manila, con los recorridos de Hamburgo á Cádiz, haciendo escala en Amsterdam, y de Cádiz á Barcelona, con las de Málaga y Cartagena.

El recorrido, viaje redondo, del trayecto oficial es, en cifras redondas, de 16.670 millas, y por tanto, de 300.060 el de las 18 expediciones al año, con veintitres dias, dos horas y cinco minutos de navegacion en cada viaje sencillo, á razon de 15 millas constantes, de donde resulta poder y deberse fijar en veintiocho dias la duracion total del viaje desde Barcelona á Manila. El costo de cada viaje redondo, incluidos todos los gastos, es de 118.900 pesos, y como los aumentos de los trayectos auxiliares son, próximamente, de 4.070 y 1.500, resulta un total de gasto, por viaje redondo, desde Hamburgo á Manila, con los mismos vapores y andar constante de las 15 millas, de 124.470 pesos; como se ve, el aumento del viaje redondo de Hamburgo á Manila, sobre el oficial de correo de Barcelona á Manila, es solo de 5.570 pesos, y en cambio ha de producir el recorrido suplementario, en pasajes, y particularmente en mercancías, ó sea en el cambio de productos, notables ganancias; de suerte, que desde luego se ve corresponde menor subvencion á dicha línea con esas nuevas escalas, que si solo se redujera al movimiento entre Barcelona y el repetido Manila.

Núm. 2. Corresponde á la línea oficial entre Cádiz y Santander y la Habana, haciendo escalas en Las Palmas y Puerto-Rico, con un recorrido, en números redondos, de 8.700 millas, próximamente, viaje redondo, ó sean 313.200 al año en las 36 expediciones, mas el recorrido adicional de Génova á Cádiz, con las escalas de Barcelona, Málaga y Tánger, de 2.020 millas, viaje redondo, y 72.720 los 36 que quisieran verificarse al año.

Los dias de navegacion, viaje redondo, del recorrido oficial á 15 millas constantes son venticuatro dias y siete horas, esto es, trece dias de ida y once dias y siete horas de vuelta, ochocientos ochenta y nueve dias y dos horas, mas quince dias y seis horas por los 12 viajes de tocada en Puerto-Rico al regreso, unos novecientos cuatro dias y ocho horas en las 36 expediciones al año, lo cual permite que el viaje de ida se fije en trece dias y veinte horas, duracion total en razon á la detencion en Canarias y Puerto-Rico de ocho y doce horas respectivamente, y los de vuelta en once dias y siete horas, y trece dias segun que toquen ó no en el segundo de los expresados puntos. El costo de cada viaje redondo, incluidos todos los gastos, resulta ser, aproximadamente, de 52.760 pesos,

y como se hace ver en dicho presupuesto la subvencion de 20.000 pesos es bastante; pues tan solo en pasaje de primera se puede calcular, viaje redondo uno con otro, 190 pasajeros como mínimum, y suponiendo 95 particulares á 167'20 pesos, deduciendo ya el importe correspondiente por manutencion, y los otros 95 de pasaje oficial á 54'20 pesos con igual deduccion, da un ingreso de 15.884, mas 5.149, ó sea en total 21.033 pesos, que teniendo en cuenta las otras dos clases de pasaje, el trasporte normal de tropa y marinería y el de material de guerra, no baja seguramente un viaje con otro, todo el ingreso de 28.000 pesos, excepcion hecha del flete por mercancías, y de aquí el que resulte bastante una ganancia en dicho flete, por viaje sencillo, de 2.872 pesos, la cual es bien modesta para conseguir sobradamente no haya déficit despues de cubiertos todos los gastos y hechos los abonos de amortizacion, seguro, interés del capital y reparaciones. Ahora bien; los adicionados de Génova y Veracruz, que aumentan de manera insignificante los gastos, proporcionarán ingresos de consideracion, por mercancías el primero y por mercancías y pasájes el segundo, hoy con mayor motivo sin la competencia de los vapores mejicanos que tampoco podrian sostenerla con los que ahora se exigen.

Núm. 3. Este corresponde á la línea auxiliar de la de la Península á las Antillas, y está calculada eligiendo por puerto de los Estados-Unidos del Norte á Nueva-York con la escala en Veracruz, como se consigna en los recorridos que por ese Ministerio se aceptan, por más que, como ya se deja dicho, es escala que sería más conveniente establecerla con la línea general como punto extremo. El recorrido de la línea es por viaje redondo tal como está propuesta, de 10.200 millas, y por tanto, de 367.200 las 36 expediciones en combinacion con las de la Península: los buques que se piden para ella son de 2.000 á 2.500 toneladas de desplazamiento y velocidad de 15 millas, tiro natural en las pruebas para obtener una de 13 constante, bajo la cual está calculado el consumo, y por tanto, el coste de dichas expediciones, resultando un importe total por viaje redondo de 30.480 pesos.

Ultimamente, el núm. 4 es el presupuesto del gasto total al año de las dos expediciones completas al Plata con escala en Rio-Janeiro, resultando ser de 55.640 pesos el importe por viaje redondo, empleando para dicho servicio cuatro vapores de 4.000 toneladas de desplazamiento y velocidad de 16 millas, calculados los gastos al andar constante de 14: el recorrido aproximado es de 6.420 millas por viaje redondo, ó sean 231.120 al año.

Resumiendo: este Ministerio conceptúa que en las líneas oficiales de recorridos nacionales, ó sea en las de correo á las Antillas y Filipinas, el porte ó desplazamiento de los vapores no deberá bajar de 5.000 y 4.500 toneladas respectivamente; siendo sus máquinas de sistema Compound de doble y triple expansion, capaces de desarrollar el número de caballos de vapor indicados suficiente para imprimirles una velocidad de 17 millas por hora, con tiro natural, sin valerse de medio alguno artificial que no sea el comun de ventilacion, y en buenas circunstancias de mar y viento, siempre que sea necesario, pudiendo navegar fácilmente con andar constante de 15 millas y hacer uso del tiro forzado cuando así conviniera; casco de acero con doble fondo, y compartimientos estancos, sistema celular, en número y condiciones que, aun cuando por choque ó abordaje fueran perforados dos cualesquiera de ellos, la flotabilidad del buque no produzca su pérdida ni amenace la vida de sus tripulantes y pasajeros; que deben reemplazarse las calderas, cuando así lo requiera su estado, por las que en esa época sean reconocidas como mejores, tanto por el material empleado como por el sistema de sus hornos, tubos y demás de construccion, y que debe darse mayor amplitud al alojamiento del pasaje de primera en las condiciones que quedan expresadas; recomendándose como preferible camarotes de dos personas, sin que pasen de tres, fuera de aquellos destinados expresamente á familias, sin omitir, para obtener diariamente la suficiente agua potable, los destiladores expresados y tampoco los aparatos potentes de achique y de contra incendios.

Como más conveniente á los intereses del Estado y de la Empresa que pueda tomar á su cargo los servicios de que se trata, por el mayor prestigio que le aportaria, y tambien en pró del servicio mismo, este Centro estima corresponde se lleve á cabo la adjudicacion por contrata pública y solemne, bien sea por subasta ó concurso, segun V. E. estime preferible, con derecho á las prórrogas oportunamente condicionadas, pero, en manera alguna, sin que llenen este requisito.

Se expresan las condiciones del presupuesto de ingresos, y se ha procurado explicar las dificultades con que Marina tropieza en la actualidad para suministrar ciertos datos que le sería posible con más detenimiento; y, por último, de la manera somera que le es dado, trata de las subvenciones para venir en conocimiento de que con un material de las condiciones ventajosas del que se propone, y las mismas tres expediciones mensuales á las Antillas, no debe pasar el tipo de subvencion en dicha línea por viaje redondo de la hoy establecida, ó sea de 20.000 pesos, debiendo dejar ganancias seguras y no despreciables, á juicio de este Ministerio, á la Empresa que lo tome á su cargo, si lo organiza de la manera que corresponde; en los otros presupuestos, este Ministerio se limita á señalar tan solo el coste de la línea ó servicio que se interesa; y considera, por lo que hace á los cuatro expresados presupuestos, que el error que pueda haber en los mismos por razon de coste inicial asignado á los buques, y consumo de carbon por hora ha de ser más bien por exceso; y por tanto, que cuanto queda dicho respecto á la cuantía de las subvenciones, ha de ser favorable al Estado, por efecto de la rectificacion que proceda.

Esto es todo cuanto he creido deber expresar á V. E. despues de un detenido estudio de las líneas principales inglesas, de las Mensagerías francesas y de la alemana, del cual resulta que no porque aparezca en algunas una mayor subvencion por recorrido, puede ó debe deducirse están ménos subvencionadas nuestras líneas, pues en cambio éstas tienen el derecho al pasaje oficial y todo el trasporte y material de guerra, cuyo movimiento es grande y les deja seguras utilidades; y el recorrido que hacen entre puertos nacionales, cómo otras circunstancias que no concurren en aquellas, vienen de manera directa, pero muy eficazmente, á aumentar el valor efectivo con que por el Estado se subvencionan dichas líneas, haciéndose de todo punto imposible si el servicio se ha de realizar con los adelantos modernos de la navegacion, como

así V. E. mismo lo interesa, pueda pedirse un material ménos suficiente del que se deja propuesto, pues con otro de condiciones más limitadas, sobre no mejorarse el actual servicio cual debe hacerse, resultaria en definitiva más costoso por el mayor gasto de su explotacion y necesitarse tambien mayor número de buques; y al hacerlo con la extension que he dado al precedente informe, comprenderá perfectamente V. E. no ha podido guiarme otro deseo ni propósito que el de secundar los rectos y nobles sentimientos que animan á V. E., lo mismo que á todo el Gobierno de Su Majestad; creyendo así haber respondido, por tanto, á la particular y directa excitacion que se sirve hacer á mi patriótica aptitud, y me daria por muy satisfecho si los antecedentes todos que le proporciono pueden servirle, y en su reconocida ilustracion y superior inteligencia son suficientes para facilitarle el mejor acierto con que seguramente propondrá á Su Majestad aquello que cediendo en bien del servicio, complejo y bien interesante de que se trata, sea al propio tiempo más beneficioso al Erario público; rogándole, por último, que si en dicho informe encontrase algun vacío ó desease mayor aclaracion en alguno de los puntos ó extremos que comprende, se sirva manifestármelo, para suplir dichas deficiencias con toda la brevedad que me sea posible.

De Real órden lo expreso todo á V. E. como resultado de la que ha sido expedida por ese departamento ministerial de su digno cargo en 5 del próximo pasado, con remision de los cuatro aludidos proyectos de presupuesto de coste total de las líneas de vapores correos que quedan expresados, rogando á V. E. fije preferentemente su atencion sobre las observaciones consignadas en el núm. 2, ó sea el relativo á la línea general á las Antillas y Seno mejicano.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 5 de Agosto de 1886.=José M. de Beranger.=Señor Ministro de Ultramar.»

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Ministro de Ultramar tiene la palabra.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): El Sr. Pando, á nombre de la Comision, contestará, segun yo opino, cumplidamente á los argumentos que el Sr. Dabán ha hecho. Con respecto á mí, tengo que aclarar un punto que S. S. ha encontrado confuso, acaso porque yo no le expliqué con bastante claridad cuando de él me hice cargo. Hoy voy á aclarar ese punto brevemente, contestando al propio tiempo al Sr. Azcárate, por si no habia comprendido bién el argumento mio.

Preguntaba el Sr. Azcárate á quién urgia este asunto, por qué habia yo traido este contrato á la Cámara con tanta precipitacion, y por qué habia un artículo en que se pide un crédito con tanta urgencia; pues era sencillamente porque yo tenía la ilusion en el mes de Noviembre de que el servicio se podria realizar en 1.° de Enero ó en 1.° de Febrero, y por tanto era necesario pedir á la Cámara un crédito, que hoy ya no es necesario, porque el servicio, si la Cámara ratifica el contrato, tendrá lugar con los nuevos presupuestos.

La urgencia, por lo tanto, era la siguiente. Yo creo que este contrato ha de proporcionar un gran beneficio, un inmenso beneficio al país, y sobre todo, al país productor; yo creo que ha de dar grandes ventajas, grandes resultados á nuestra industria y á nuestro comercio, precisamente por el artículo en que S. S. se ha fijado, en el relativo á los fletes. Porque respecto de los fletes hay, en primer lugar, un 10 por 100 de rebaja en la línea de combinacion, y luego un 50 por 100 para todo aquello que el Gobierno crea que puede servir de ensayo en determinados puntos, así de la Península, como de las Antillas y Filipinas. Y yo citaba á este propósito un ejemplo, que voy á repetir ahora. Cataluña hoy manda anualmente á los Estados-Unidos, no ya miles de duros, sino millones de duros para comprar el algodon que necesita para alimentar sus fábricas de tejidos.

Pues el dia que se pueda hacer en Cataluña un ensayo del algodon de Filipinas, que hoy no se puede hacer, en primer lugar, porque hay poco cultivo, y en segundo, porque los fletes son muy caros, los fabricantes de Cataluña se convencerán de que aquel algodon, si no mejor, es por lo ménos tan bueno como el de Nueva Orleans ó el de Charleston, y aun algunos suponen que es mejor. Despues del ensayo y con la rebaja de las tarifas, cosa que el Sr. Dabán no ha tenido en cuenta, pero que llega al 40 por 100, no hay duda que aquellos fabricantes se apresurarán á servirse de ese algodon. Por otra parte, como el artículo dice, que se pueden traer 500 toneladas con la rebaja del 50 por 100, estas toneladas vendrán y serán bastantes para el ensayo, y éste dará por resultado el que los fabricantes se convenzan de que pueden tener el algodon de Filipinas más barato que el de los Estados-Unidos, y de esta manera el cultivo en Filipinas aumentará, pues el artículo tendrá salida y contará con un nuevo y seguro mercado.

Y esto lo aplicaba yo, no solo al algodon, sino á otros muchos artículos que no es oportuno indicar á estas horas y con el cansancio en que está la Cámara. Me bastará decir, que hay una porcion de artículos que pueden venir á España aprovechando esta condicion de las toneladas de ensayo, con lo cual conseguiremos que el mucho dinero que hoy va de la Península al extranjero vaya á Filipinas y á las Antillas.

Me parece que el Sr. Dabán habrá comprendido el argumento. No es que yo crea que hay bastante con 500 toneladas para las necesidades de la Península; es que creo que son suficientes para ensayo, y para convencer al país de que ha de obtener esos productos más baratos que hoy los obtiene.

El Sr. **PANDO**: Pido la palabra

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, no temais que os moleste por largo tiempo, ni que salgan de mis labios argumentos numéricos, de los que ya estareis cansados; pero debo hacerme cargo de las manifestaciones hechas por el señor general Dabán, á quien suplico me dispense, si no contesto á todas sus observaciones, porque creo que muchas de ellas han sido contestadas anteriormente por mis dignos compañeros con más elocuencia que yo lo pudiera hacer. Yo, si estuviese presente el Sr. Celleruelo, le felicitaria en este momento por haber tenido quien le siguiera, no ya solo en sus errores; sino en algo más que en errores, y casi casi pudiera llamar horrores. El Sr. Celleruelo, y en esto contesto algo tambien al señor general Dabán, tocó la cuestion del ejército, respecto al buen ó mal trato que se les daba en los barcos de la Compañía Trasatlántica. Lo que he oido al señor general Dabán, será exactísimo, basta que lo haya dicho S. S.; pero aun siendo esto así, ¿qué culpa tenía de

esto, Sres. Diputados, la Compañía Trasatlántica, si se le obligaba á llevar en sus barcos más pasaje del de su cabida natural? El mismo Sr. Dabán lo ha demostrado aquí. En otras circunstancias, en que sin duda S. S. ha viajado, siendo tal vez jefe de expedicion, no ocurririan verdaderamente esos hechos, y hoy han cambiado las condiciones de navegacion para el trasporte de los indivíduos de tropa y de la oficialidad; pero en algunas ocasiones las exigencias del servicio se imponen, y S. S. sabe que hemos estado muchas veces en peores condiciones. No creo, pues, se pueda exigir responsabilidad á una Compañía cuando se la obliga, por ejemplo, á que lleve más número de pasajeros del que puede y debe llevar.

Respecto al trato, S. S. realmente no ha seguido en el camino emprendido por otro Sr. Diputado impugnador del dictámen, y yo me felicito de ello; porque con motivo de aquellas manifestaciones, he procurado enterarme de lo ocurrido respecto al trato, y puedo asegurar á S. S. que no existe noticia alguna oficial ni en el Ministerio de la Guerra, ni en el de Ultramar, ni en Cádiz, ni en Santander, ni en la Habana; y como yo tengo completa confianza, como indudablemente la tendrá tambien S. S., en todos los compañeros del ejército, creo que si los que han ido al mando de esas expediciones de tropa hubieran tenido noticia de algun abuso, lo hubieran hecho constar en el certificado que están obligados á dar á la terminacion del viaje, con respecto al trato; y el señor Dabán sabe que sin haber dado el jefe de la expedicion el certificado que atestigüe el cumplimiento del contrato en este particular, no se pueden abonar á la Compañía los gastos que ha de satisfacer el Estado por el trasporte de las tropas. Y sobre esto no digo más á S. S. Pero tengo ahora que recoger, aunque muy á la ligera, otra manifestacion. No encontrándose argumentos científicos para combatir este proyecto, se han lesionado las leyes más rudimentarias de la mecánica aplicada y de la mecánica racional, y no encontrando verdaderos argumentos, se ha apelado á ese mal trato que se supone se da al ejército; mal trato que S. S. y el modesto Diputado que os dirige la palabra no hemos podido ver, porque no es exacto, y yo lo niego en absoluto, segun lo que sé y lo que he visto. No ha sido esto todo, sino que tambien se ha apelado á presentar una parte de España, como Cataluña, en oposicion con su carácter de siempre, suponiendo que ha sido injusta al rendir el homenaje debido á un ciudadano ilustre, á D. Antonio Lopez.

No voy á decir más sobre esto, porque ya se ha dicho bastante; diré solo, que conozco al pueblo catalan, y sé que no se subyuga á imposiciones indebidas, ni se deja arrastrar por entusiasmos injustificados; y aun cuando yo no hubiera conocido á ese hombre ilustre, me habria bastado ver lo que con él ha hecho Cataluña, para que desde luego afirme que era acreedor á esos homenajes de consideracion y de respeto. ¡Ojalá que en estas condiciones de justa imparcialidad y en otras, nos pareciéramos todos á los catalanes! En este caso, no presenciaríamos en algunas ocasiones ejemplos poco edificantes por cierto.

No voy á contestar más que á los puntos principales que ha tocado en su discurso el Sr. Dabán, y por eso no voy á tratar de las velocidades, sobre lo cual se ha hablado aquí demasiado. Solo sí diré á S. S. que yo reconozco, y me atrevo á decir, por lo ménos tanto como S. S., lo mucho que vale y es capaz el cuerpo general de la armada y los auxiliares en la cuestion técnica y en todo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, van á pasar las horas de Reglamento: faltan cuatro minutos. Si S. S. pudiera terminar en este tiempo...

El Sr. **PANDO**: Sí, señor; en cuatro ó cinco minutos habré terminado.

Pues bien, la opinion de esa Seccion á que se ha referido el Sr. Dabán, merece para mí entero crédito. Pero debo tambien decir á S. S. que no va siempre unida la ciencia del ingeniero con las necesidades del comercio, sino que casi siempre están en desacuerdo. Tratándose exclusivamente de buques de guerra, yo admitiria por completo esa condicion; pero tratándose de buques auxiliares de guerra, de buques cuyo principal objeto es el comercio, yo niego esa condicion. ¿Quereis la prueba? Pues la vais á ver.

Un buque de guerra, Sres. Diputados, y os ruego que os fijeis en esto, un buque de guerra casi exactamente de las mismas condiciones que se piden en el informe técnico que nos ha leido el Sr. Dabán, el *Reina Regente* en condiciones de flotabilidad, tal cual debe tener segun el contrato, el exponente de carbon no debe ser más que de 500 toneladas, por más que tenga cabida para 1.200. Pues con 500 toneladas ese buque que tiene un tonelaje de 4.800 toneladas de desplazamiento poco más ó ménos de las que nos ha leido el Sr. Dabán, pues unos tienen 5.000 y otros 4.500, ese buque á 15 millas de velocidad no llega á Puerto-Rico desde Cádiz, se queda á unas 1.000 millas de distancia de Puerto-Rico por haber consumido todo su carbon.

De manera, señores, que un buque que no tiene que llevar exponente de carga para el comercio sino exclusivamente para su uso, con las 500 toneladas de carbon que puede llevar en condiciones de flotabilidad perfecta, no llegaria á Puerto-Rico, y si bien podrá recargársele con peso indebido, esto no se puede exigir á un buque mercante, pues sería ponerlo en condiciones de hundirse imprudentemente y sin necesidad. A uno de guerra, se le podrá exigir: á uno mercante, lo niego en su uso comercial. Pues bien, ese buque con 4.800 toneladas de desplazamiento, á un andar de 15 millas, que anda más, anda hasta 19 y 21 millas, pero á 15 millas no llega á Puerto Rico desde Cádiz, se queda á unas 1.000 millas. ¿Qué se pide, pues? Un imposible hoy segun las condiciones de la navegacion y el tonelaje que se pide á los barcos.

El *Reina Regente* tiene un rádio de accion mucho mayor, de 5.870 millas, á una velocidad de 10'50 millas por hora, con el exponente de 500 toneladas de carbon, y cuando se le cargue las 1.200, niego que vaya en buenas condiciones de flotabilidad, y á un barco mercante no se le puede exigir eso más que cuando por las necesidades de la guerra sea necesario.

Respecto á otro particular, el de las subvenciones, no voy á hacer más que una ligera observacion. Pregunta el Sr. Dabán si hemos tenido en cuenta los gastos y los ingresos de la Compañía Trasatlántica. ¿Pues no los hemos de haber tenido en cuenta, señor Dabán? Yo no leo esos datos, por no molestar á la Cámara. Pero en otra ocasion en que tanto la molesté, ¿no me oyó el Sr. Dabán decir que era lo primero que habia tenido en cuenta la Comision el importe de los ingresos y de los gastos? ¿No oyó S. S. tampoco las

comparaciones que tuve ocasion de hacer aquí? Pues sí que hemos tenido en cuenta esa comparacion, que por cierto no es muy edificante en el presente para la Compañía, por lo que se refiere á alguna de las líneas, por más que yo espero que en el porvenir ha de resultar más beneficiosa. ¿Cómo habíamos de dejar de hacer esta comparacion, Sr. Dabán? Precisamente porque la hicimos, es por lo que seguimos en nuestras convicciones, á pesar de lo que S. S. ha manifestado.

Pues bien; en las comparaciones con otros contratos que tambien S. S. ha hecho, porque lo ha creido oportuno y es natural, resulta que no están completamente de acuerdo, respecto del particular que S. S. nos ha manifestado, los informes técnicos de otros países. Y tomando por base la comparacion que se ha hecho para sacar la consecuencia de que deberíamos pagar á 7'40 la milla por el viaje de España á las Antillas, con esa misma comparacion que se hace por medio de una proporcion que luego daré á los señores taquígrafos, en vez de eso deberíamos pagar 13'28 pesetas en lugar de las 10'18 que vamos á pagar. Y si tenemos en cuenta tambien la distinta longitud de recorrido, todavía resultarian 18 pesetas 0'30:

$$(15'28)^2 : (12'3)^2 :: 20'50 : x = 13'28$$

y esto para la distancia solamente del Havre á Nueva-York con barcos de distinta velocidad.

Y no digo más, porque creo que con lo que he dicho queda contestado el Sr. Dabán.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Se mandó pasar á la Comision de actas varios documentos que presentaba D. Francisco Laiglesia, candidato que ha sido á Diputado á Córtes por el distrito de Játiva, provincia de Valencia, referentes á la eleccion parcial verificada en dicho distrito.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que la Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Cidones al Valle de Regumiel y de Montenegro de Cameros á Villoslada habia elegido presidente al Sr. Senador Baron de Covadonga y secretario al Sr. Diputado D. José Sagasta.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los siguientes dictámenes de Comision:

Sobre el proyecto de ley relativo á la concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

De la general de presupuestos, relativo á la concesion de un crédito de 2 millones de pesetas para mejora y artillado de las fortificaciones de las costas y reedificacion del Alcázar de Toledo. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

De la Comision mixta incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Velez-Rubio termine en María. (*Véase el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

Sobre el proyecto de ley, remitido por el Senado, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de Escuelas públicas. (*Véase el* Apéndice undécimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los dictámenes que acaban de leerse, y los asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y media.

ONCE APENDICES.

APÉNDICE PRIMERO AL NÚM. 70.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Haro á Ezcaray.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de Haro á Ezcaray, al confin de la provincia de Logroño, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se considera incluida en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden de Haro á Ezcaray, que pasando por los pueblos Zorraquin y Valgañon, termine en el confin de la provincia de Logroño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Manuel Colmeiro.=Francisco de la Pisa Pajares.—Tirso Rodrigañez.=Roman Laá. Eugenio de Corcuera.=Vicente Hernandez de la Rúa. Miguel Villanueva.=Eduardo Martinez del Campo. Eduardo de Peralta.=Justo Tomás Delgado.=Vicente Morales Diaz, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general las carreteras de Ballesteros á Robledo y Elche de la Sierra á Reolid, en la general de Jaen á Cuenca.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de tercer órden de Ballesteros á Robledo y de Elche de la Sierra á Reolid, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras las de tercer órden siguientes, en la provincia de Albacete:

1.ª Desde el pueblo de Ballesteros al de Robledo, como ramal de enlace de las carreteras de Villarrobledo por el Bonillo á Hellin, y la general de Jaen á Cuenca por Alcaráz á Albacete.

2.ª Desde Elche de la Sierra, por las fábricas de San Juan de Alcaráz, la villa de Riopar y Reolid, para empalmar en este punto con la carretera general de Jaen á Cuenca por Alcaráz y Albacete.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.=Francisco Ansaldo. Gil Roger.=El Marqués de San Juan de Puerto-Rico. Luis de la Escosura.=Domingo Caramés.=Santiago de Andrés Moreno.=Benito Ulloa y Rey.=Agustin de la Serna.=Tomás Sancho.=José de la Torre, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras, como de tercer órden, la de la estacion de Morés á Mainar, y otras dos en la provincia de Zaragoza.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Morés á Mainar y otras dos en la provincia de Zaragoza, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Desde la estacion de Morés á Mainar, pasando por Sabiñan, El Frasno, Inoges, Santa Cruz, Toved y Codos.

2.ª Desde La Almunia á la estacion del ferro-carril de Cariñena á Zaragoza, en Cariñena, pasando por Alpartir, Almonacid de la Sierra, Consuenda y Aguaron.

3.ª Desde la Muela á El Pozuelo, en la de Borja á Rueda, pasando por Plasencia de Jalon.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.=Manuel Benayas Portocarrero.=El Marqués de Peñaflorida.=Francisco Ansaldo.=Joaquin Miravete.=Francisco de la Pisa Pajares.=Cayo Escudero y Marichalar.=Lorenzo Alvarez y Capra.=Domingo Caramés.=Rafael Monares.=Antonio Martin y Murga, secretario.

APÉNDICE CUARTO AL NM. 70.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, sobre establecimiento de una estacion telegráfica en Ezcaray.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por un indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se establecerá en la villa de Ezcaray (provincia de Logroño) una estacion telegráfica por cuenta del Estado.

Art. 2.° El Ministro de la Gobernacion dispondrá lo conveniente para cumplimentar el artículo anterior tan luego como sean aprobados los presupuestos generales del Estado para el próximo año económicoo,

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senad. acompañando el expediente, conforme á lo prescrit.) en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la de puente de Mazuecos á Baeza.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluirá en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo del puente de Mazuecos, en la de Albánchez á Ubeda, termine en Baeza.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, variando la division de secciones del distrito electoral, para Diputados á Córtes de Santiago de Cuba.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. La circunscripcion electoral de la provincia de Santiago de Cuba, para Diputados á Córtes, comprenderá las siguientes secciones:

1.ª Santo Tomás. } Santiago de Cuba.
2.ª Catedral..... } Santiago de Cuba.
3.ª Guantánamo.
4.ª Manzanillo.
5.ª Bayamo.
6.ª Holguin.
7.ª Gibara.
8.ª Mayarí.
9.ª Banacoa.
10.ª Sagua de Tánamo.
11.ª Jiguaní.
12.ª Las Tunas.
13.ª Puerto Padre.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Calasparra á Mula, y un ramal que desde el primero de dichos pueblos empalme con la de Cieza á Mula.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por varios indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden desde Calasparra (Múrcia) á Mula, y un ramal que partiendo del primero de dichos pueblos vaya á empalmar con la de Cieza á Mula, ya en construccion.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre el proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros, ha examinado el asunto, y en un todo conforme con el Gobierno de S. M., tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se concede un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al crédito del art. 7.°, capítulo 7.°, seccion cuarta de «Obligaciones de los departamentos ministeriales» del presupuesto de 1886 á 87, «Material de ingenieros,» destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo. Estos créditos tendrán el carácter de permanentes hasta su inversion en las obras expresadas.

Art. 2.° El importe del suplemento de crédito que se concede por el artículo anterior, se cubrirá con los recursos extraordinarios que autorizó la ley de 2 de Agosto de 1886.

Palacio del Congreso 14 de Abril de 1887.=Venancio Gonzalez, presidente.=Rufino Mansi.=Antonio García Alix.=Alfonso Gonzalez.=Emilio Sanchez Pastor.=Enrique Fernandez.=Gustavo Morales, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al crédito de 2 millones de pesetas para mejora y artillado de las fortificaciones de las costas y reedificacion del Alcázar de Toledo.

Enterada la Comision general de presupuestos de la comunicacion de V. S. fecha 14 del corriente y del dictámen que la acompaña sobre el proyecto de ley referente á la concesion de un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al art. 7.°, cap. 7.°, seccion 4.ª de Obligaciones de los departamentos ministeriales del presupuesto de 1886-87, «Material de ingenieros,» destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo, ha acordado hacer presente al Congreso, por medio de la Comision de la digna presidencia de V. S., que no encuentra nada que oponer á la concesion del mencionado crédito. Dios guarde á V. S. muchos años. Palacio del Congreso 16 de Abril de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Gil María Fabra, secretario. Señor presidente de la Comision que entiende en el proyecto de ley relativo á la concesion de un suplemento de crédito al Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision mixta, referente al proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Velez-Rubio termine en María.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Velez-Rubio á María, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado entre las de tercer órden, en la provincia de Almería, una que partiendo de Velez-Rubio, y pasando por Velez-Blanco, vaya á terminar en María.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Acisclo Miranda.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.=Agustin de la Serna.=Francisco Ansaldo.=Gil Roger.=El Baron del Sacro-Lirio.=Antonio Martin Toro.=Miguel del Trell.=José Mariano Gallardo.=El Marqués de Puerto-Seguro, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley, remitido por el Senado, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de Escuelas públicas.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre el proyecto de ley, remitido por el Senado, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de Escuelas públicas, ha examinado con detencion este asunto, y conformándose con lo propuesto por el otro Cuerpo Colegislador, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Las Escuelas públicas de todas clases y grados de la primera enseñanza vacarán durante cuarenta y cinco dias en el curso del año.

Art. 2.° El Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para la ejecucion del anterior precepto, y para que, durante el tiempo destinado á vacacion, se celebren en cada provincia conferencias y reuniones encaminadas á favorecer la cultura general y profesional de los maestros y maestras.

Art. 3.° Queda derogado el art. 10 de la ley de 9 de Setiembre de 1857.

Palacio del Congreso 16 de Abril de 1887.=Gabriel de la Puerta, presidente.=Francisco Ansaldo.=César Alba.=Roman Laá.=Eduardo Cobian.=Eduardo Vincenti, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MARTES 19 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO: Abrese á las tres ménos cuarto.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Dáse lectura de una proposicion de ley sobre la traslacion á Cillero de la capitalidad de la seccion de Magazos, en el distrito de Vivero.=Apoyada por el Sr. Sanz y Riobó, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=Pasa á la Comision correspondiente una exposicion, presentada por el Sr. Fiol, del cuerpo de torreros de faros, pidiendo se incluyan en el presupuesto las cantidades necesarias para que se les abonen los sueldos que determina el decreto de 9 de Abril de 1886.=Se acuerda comunicar á los señores Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia el ruego del Sr. La Guardia para que exciten el celo de sus subordinados á fin de que persigan sin descanso el odioso delito del juego.=A peticion del señor García de la Riega queda reproducida la proposicion de ley sobre pension á Doña Nicolasa Anchuelo y Concha.=Orden del dia: discusion de varios dictámenes de Comision.=Sin debate se aprueban los siguientes: incluyendo en el plan de carreteras la de Villarramiel á Bobadilla de Rioseco; de Villada á Terradillos, y de Cisneros á Villafolfo.=Tambien se aprueban definitivamente los siguientes dictámenes de Comision mixta: incluyendo en el plan de carreteras la de Haro á Ezcaray; la de Ballesteros á Robledo; la de Elche de la Sierra á Reolid; la de Morés á Mainar, y la de Velez-Rubio á María.=Igualmente se aprueba sin discusion el dictámen derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública, y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de escuelas públicas, y el relativo á la concesion de 2 millones de pesetas, uno para el material de ingenieros, y otro para la reedificacion del Alcázar de Toledo.=Continúa el debate pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Rectificacion del Sr. Dabán, que termina rogando al Sr. Ministro de Ultramar que los embarques de Cuba á la Península no se verifiquen en el rigor del invierno.=Rectificacion del señor Pando, de la Comision.=Contestacion del Sr. Ministro de Ultramar al ruego del Sr. Dabán, que da las gracias.=Discurso del Sr. Baselga, segundo en contra.=Del Sr. Rodrigañez en pró.=Rectifican ambos señores.=Discurso del Sr. Labra, tercero en contra.=Del Sr. Gamazo, de la Comision.=Rectificaciones de dichos señores.=Usa de la palabra para alusiones personales y explicar el criterio del partido reformista en esta cuestion el Sr. Pons.=Leido de nuevo el art. 1.°, es aprobado en votacion nominal por 260 Sres. Diputados contra 17.=Se suspende esta discusion.=El Congreso queda enterado de haberse constituido la Comision nombrada para informar sobre la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de Icod (Canarias), eligiendo presidente al Sr. D. Ramon Rodriguez Correa y secretario al Sr. Conde de Sallent.=A la Comision de actas pasan las credenciales presentadas por los Sres. D. Rosario Camilleri Claver y D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco, electos Diputados respectivamente por los distritos de Sueca (Valencia) y Brihuega (Guadalajara).=Se leen y quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision: proponiendo la aprobacion del acta de Sueca y la admision como Diputado por dicho distrito del Sr. D. Rosario Camilleri Claver; declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod

(Canarias), é incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera de Duero.=Asimismo quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision mixta: incluyendo en el plan general de carreteras la de Loeches al puente sobre el rio Jarama; la de Ayerbe á Egea de los Caballeros; la de la estacion de «El Tormillo» á Bujaraloz; la de Angües á Aguas; la de la estacion de Poleñino al puente sobre el rio Gállego; la del puente del Burgo al de la Barca; la de Tharsis al Rosal de la Frontera; las de Peñaranda al Guijuelo y de Montejo á San Bartolomé de Corneja, y concediendo una prórroga de dos años y medio para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva.=El Congreso acuerda celebrar mañana sesion secreta.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido; los demás asuntos pendientes, y sesion secreta.=Se levanta la de este dia á las siete y diez minutos.

Se abrió á las tres ménos cuarto, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Sanz Riobó, trasladando á Cillero la capitalidad de la seccion de Magazos, del distrito de Vivero (*Véase el* Apéndice sétimo *al* Diario *número 67, sesion del 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Sanz Riobó tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **SANZ Y RIOBÓ**: Siendo el pueblo de Cillero el más importante del partido judicial de Vivero por su industria salazonera; teniendo un gran comercio directo con Barcelona y Tarragona, á cuyas provincias surte de pesca en gran escala; siendo grande su importancia por los vapores que entran en aquel puerto á cargar sardina para llevarla á las dos citadas provincias, y entrando en el mismo los buques de alto bordo que trasportan desde Francia las primeras materias para alimentar gran número de fábricas de salazon que allí existen, fábricas de verdadera importancia y de las más acreditadas en Cataluña; constando, además, como consta el pueblo de Cillero del mayor número de electores agrupados de los adscritos á la seccion de Magazos, nada más justo que la capitalidad exista en el pueblo mencionado, como la ha tenido siempre hasta las penúltimas elecciones generales de Diputados á Córtes, y de la cual se le privó sin duda en castigo de algun pecado electoral.

Se da el caso de que los electores de Cillero, cuando llegan las elecciones, tienen que andar tres ó cuatro leguas, atravesando en este recorrido la capital del partido judicial, donde existen varios colegios electorales del distrito, y donde no se les permite emitir su sufragio, obligándoles á ir á la parroquia de Magazos, en la que está hoy la cabeza de seccion.

No se trata de establecer un colegio, sino de trasladar la capitalidad desde la parroquia de Magazos, que no tiene importancia por su industria y cuyo caserío está diseminado, á Cillero, donde existen fábricas importantes y donde la poblacion está agrupada.

Para evitar los graves perjuicios que se irrogan á aquellos laboriosos industriales obligándoles á abandonar sus fábricas durante tres ó cuatro dias cuando llega el período electoral, es preciso cambiar la capitalidad de la seccion trasladándola de Magazos á Cillero, con lo cual se sirve á los intereses de ambos pueblos.

Muchas otras consideraciones pudiera exponer sobre el particular, pero me limito por ahora á rogar al Congreso tome en consideracion la proposicion que acaba de leerse.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Fiol tiene la palabra.

El Sr. **FIOL**: La he pedido para presentar al Congreso una exposicion que el benemérito cuerpo de torreros de faros eleva á las Córtes, suplicando se sirvan incluir en el presupuesto de 1887-88 las cantidades necesarias para que se abonen á los torreros los sueldos que para cada clase determina el Real decreto de 9 de Abril de 1886.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. La Guardia tiene la palabra.

El Sr. **LA GUARDIA**: Para dirigir un ruego á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia, suplicando á la Mesa que se sirva trasmitírselo.

Por razones que no son del momento, tengo que leer casi diariamente la prensa de provincias, y allí, como en la de Madrid, sobre todo en estos últimos dias, se hacen claras denuncias acerca de la forma, de los lugares y ocasiones en que con completa libertad, al parecer al ménos, se lleva á cabo el odioso delito del juego. Como esto entiendo que no puede suceder sino desconociéndolo los jefes políticos y las autoridades judiciales, y como no es tampoco necesario decir cuánto está interesado el propio prestigio de la autoridad, y el buen ejemplo, en que se persiga este delito, yo rogaria á los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia que exciten el celo de sus subordinados para que no tengan contemplacion de ningun género sobre el particular, porque parece que esta inmoral costumbre toma en estos tiempos una nueva forma; y como buscando una especie de asilo donde desarrollarse con impunidad, se refugia en los círculos políticos, que no por ser políticos pueden ni deben contar con cierto privilegio en el órden de la inmoralidad.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Se pondrá en conocimiento de los Sres. Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia el ruego de S. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. García de la Riega tiene la palabra.

El Sr. **GARCIA DE LA RIEGA**: La he pedido para reproducir una proposicion de ley que presenté en la legislatura anterior, concediendo una modesta pension á Doña Nicolasa Anchuelo y Concha, viuda de D. Manuel Fernandez y Rodriguez, capataz que fué del presidio de San Agustin de Valencia, que sacrificó su vida en el cumplimiento de su deber.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Queda reproducida.

(*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 62, sesion de 26 de Julio de 1886.*)

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 69, sesion de 16 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° La carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander, incluida en el plan general, se prolongará desde su punto de partida hasta Boadilla de Rioseco, denominándose carretera de Boadilla de Rioseco á la de Valladolid á Santander por Villarramiel, Casillas, Mucientes y Fuente Saldaña.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general las carreteras de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 69, sesion del 16 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en estos términos:

«Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras las de tercer órden siguientes, en la provincia de Palencia:

1.ª Una que partiendo de la estacion de Villada, en el ferro-carril del Noroeste, y pasando por Villelga y San Martin de la Fuente, empalme en Terradillos con la carretera de Sahagun á Saldaña.

2.ª Otra desde Cisneros, por San Roman y Villaleon, á empalmar en el punto más conveniente con la de Villafolfo á Lagartos.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Haro á Ezcaray.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero al Diario *núm. 70, sesion de 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se considera incluida en el plan general de carreteras del Estado la prolongacion de la de tercer órden de Haro á Ezcaray, que pasando por los pueblos Zorraquin y Valgañon, termine en el confin de la provincia de Logroño.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general las carreteras de Ballesteros á Robledo y Elche de la Sierra á Reolid, en la general de Jaen á Cuenca.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 70, sesion de 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en estos términos:

«Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras las de tercer órden siguientes, en la provincia de Albacete:

1.ª Desde el pueblo de Ballesteros al de Robledo, como ramal de enlace de las carreteras de Villarrobledo por el Bonillo á Hellin, y la general de Jaen á Cuenca por Alcaraz y Albacete.

2.ª Desde Elche de la Sierra, por las fábricas de San Juan de Alcaraz, la villa de Riopar y Reolid, para empalmar en este punto con la carretera general de Jaen á Cuenca por Alcaraz y Albacete.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras, como de tercer órden, la de la estacion de Morés á Mainar, y otras dos en la provincia de Zaragoza.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 70, sesion de 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Desde la estacion de Morés á Mainar, pasando por Sabiñan, El Frasno, Inoges, Santa Cruz, Toved y Codos.

2.ª Desde La Almunia á la estacion del ferro-carril de Cariñena á Zaragoza, en Cariñena, pasando por Alpartir, Almonacid de la Sierra, Consuenda y Aguaron.

3.ª Desde la Muela á El Pozuelo, en la de Borja á Rueda, pasando por Plasencia de Jalon.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley remitido por el Senado, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de Escuelas públicas.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice undécimo *al* Diario *núm. 70, sesion de 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en los siguientes términos:

«Artículo 1.° Las Escuelas públicas de todas clases y grados de la primera enseñanza vacarán durante cuarenta y cinco dias en el curso del año.

Art. 2.° El Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para la ejecucion del anterior precepto, y para que, durante el tiempo destinado á vacacion, se celebren en cada provincia conferencias y reuniones encaminadas á favorecer la cultura general y profesional de los maestros y maestras.

Art. 3.° Queda derogado el art. 10 de la ley de 9 de Setiembre de 1857.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Velez-Rubio termine en María.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice décimo *al* Diario *núm. 70, sesion de 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado entre las de tercer órden, en la provincia de Almería, una que partiendo de Velez-Rubio, y pasando por Velez-Blanco, vaya á terminar en María.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion de los siguientes dictámenes:

El referente al proyecto de ley sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros, y el relativo al de la Comision general de presupuestos, acerca del crédito de 2 millones de pesetas para mejora y artillado de las fortificaciones de las costas y reedificacion del Alcázar de Toledo.»

Leidos dichos dictámenes (*Véanse los* Apéndices octavo *y* noveno *al* Diario *núm. 70, sesion del 18 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del primero.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° Se concede un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al crédito del art. 7.°, capítulo 7.°, seccion cuarta de «Obligaciones de los departamentos ministeriales» del presupuesto de 1886 á 87, «Material de ingenieros,» destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo. Estos créditos tendrán el carácter de permanentes hasta su inversion en las obras expresadas.

Art. 2.° El importe del suplemento de crédito que se concede por el artículo anterior, se cubrirá con los recursos extraordinarios que autorizó la ley de 2 de Agosto de 1886.»

Abierta discusion sobre el segundo dictámen, se aprobó sin debate en los siguientes términos:

«Enterada la Comision general de presupuestos de la comunicacion de V. S., fecha 14 del corriente y del dictámen que la acompaña sobre el proyecto de ley referente á la concesion de un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al art. 7.°, cap. 7.°, seccion 4.ª de Obligaciones de los departamentos ministeriales del presupuesto de 1886-87, «Material de ingenieros,» destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo, ha acordado hacer presente al Congreso, por medio de la Comision de la digna presidencia de V. S., que no encuentra nada que oponer á la concesion del mencionado crédito.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° de Abril*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *número 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem*; Diario *núm. 66,*

sesion del 13 de idem; Diario *núm. 67, sesion del 14 de idem*; Diario *núm. 68, sesion del 15 de idem*; Diario *núm. 69, sesion del 16 de idem, y* Diario *núm. 70, sesion del 18 de idem.*)

Sigue la discusion del art. 1.°

El Sr. Dabán tiene la palabra para rectificar.

El Sr. **DABÁN**: Señores Diputados, realmente me propongo, mejor que rectificar, llamar la atencion de la Comision sobre ciertos datos que me olvidé exponer en el dia de ayer, y que coinciden con las afirmaciones que hizo el Sr. Pando en la contestacion que se sirvió darme.

Decia el Sr. Pando que la Comision habia tenido presentes todos los factores que debian sumarse para acordar la subvencion á la Compañía Trasatlántica; y efectivamente, al tratar de ese asunto se me olvidó dar los datos que yo habia tenido á la vista. Estos datos son los referentes á los pasajes y fletes que ha realizado la Compañía Trasatlántica en sus servicios combinados de las Antillas y Filipinas.

Segun los antecedentes del expediente que existe en Secretaría, resulta que ha recibido en los años de 1884 y 1885 por pasajes y material de guerra 579.000 pesetas para la ida á Cuba, 212.000 para Puerto-Rico y 1.037.000 para Filipinas. Estos datos no ha podido completarlos la Administracion con lo que haya podido percibir en los viajes de retorno, por lo cual entiendo que puede tomarse esta partida como producto anual de rendimiento para la Empresa. Aparte de estos factores que representan nada más que pasaje y material de guerra, hay que aumentar, por lo ménos, una cantidad de 160.000 pesos, que es lo que produce anualmente el trasporte de los indivíduos de tropa, y esto está comprobado en los presupuestos del Ministerio de Ultramar, donde se consignan 300.000 pesetas para el ramo de Guerra.

A estas cantidades que la Empresa ha percibido, hay que añadir lo que resulta de los datos suministrados por el Ministerio de Hacienda, es á saber: lo que esta Empresa ha trasportado como carga particular desde la Península á Filipinas y á las Antillas, y resulta que en el año 84 ha trasportado por valor de 25 millones de pesetas de mercancías, y en el año 85 por valor de 34 millones; como se ve, ha tenido un aumento de 9 millones de pesetas de un año á otro.

A mí me parecia que tratándose de una Empresa que percibe una cantidad tan crecida por el pasaje y carga oficial, y que tiene un tráfico particular tan considerable, eran estos factores que debian haberse tenido en cuenta por la Comision, como los tuvo en cuenta el Ministerio de Marina cuando dió el dictámen á que me he referido con repeticion.

Otro punto únicamente de los que ha tratado el Sr. Pando he de rectificar. Conviene conmigo S. S. en que, efectivamente, el trasporte de los indivíduos de tropa no se hacía, en buenas condiciones, pero que esto no habia sido culpa de la Empresa, sino de las necesidades apremiantes de la campaña. Pues yo tengo que manifestar, y por eso insisto en este punto, que en la actualidad sucede lo mismo que antes; y la prueba la tenemos en que, segun dicen los periódicos, hace dos dias han desembarcado en Cádiz, procedentes de Cuba, 748 licenciados: por ahí podrá ver el Sr. Pando y el Gobierno que aquel sistema que se seguia de embarcar á la gente sin tener en cuenta la capacidad del barco, sigue rigiendo en la actualidad, sin que lo justifiquen las necesidades de la guerra. Por lo demás, el Sr. Pando y el Sr. Ministro de Ultramar saben perfectamente que el envío de tropas á Cuba y el regreso de los licenciados á la Península, tiene siempre un carácter perentorio, porque hay que aprovechar determinada época del año; y como el Gobierno está obligado á pagar sus haberes á los indivíduos que esperan embarque, mientras están en la Península, y á los licenciados que esperan embarque en Cuba, para evitar el pago de dobles haberes siempre hay urgencia en el envío de tropas, y de esta urgencia procede el sistema que se sigue de mandar en los barcos más fuerza de la que puede ir, sin tener en cuenta la capacidad de los mismos.

Ahora, señores, antes de sentarme, me permito dirigir un ruego al Sr. Ministro de Ultramar, para que lo haga extensivo de la Guerra. Se tiene por el Gobierno la prevision de que en los meses del verano no se embarquen indivíduos de tropa con direccion á Cuba, teniendo en cuenta la mortalidad que podría producir la llegada á aquel país en esa estacion. En cambio, no se tiene presente que la venida de aquellos países á la Península, en los meses de Noviembre, Diciembre y Enero, causa muchas enfermedades en los indivíduos que regresan de aquellos países. Por lo tanto, yo no encuentro razon para que el Gobierno atienda á las condiciones de clima y las estaciones del año, para mandar las tropas á Cuba, y no se tengan en cuenta esas mismas condiciones para disponer el regreso de las tropas á la Península.

Yo conozco á varios jefes y oficiales que han venido en la época á que me refiero, y que han tenido la desgracia de perder á algunos indivíduos de sus familias en un corto plazo. Yo creo que esto merece la pena de que el Gobierno se fije en ello, y me permito rogar al Sr. Ministro de Ultramar que, teniendo en cuenta estas observaciones que he hecho, disponga que se suspendan los embarques en la isla de Cuba durante el rigor del invierno.

El Sr. **PANDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **PANDO**: Señores Diputados, pocas palabras he de pronunciar para rectificar el discurso del Sr. Dabán.

El primer dato que S. S. se ha servido manifestarnos, lo ha tenido en cuenta la Comision. La Comision ha tenido presentes todos los factores de entrada y de salida de la Compañía, y uno de los que ha tenido presentes ha sido el que S. S. ha citado, solo que no lo ha considerado como subvencion; porque S. S. comprenderá, en primer lugar, que no sería justo el considerar todo el total del pasaje como un ingreso, puesto que el pasaje produce gastos en el viaje; y en segundo lugar, porque si la Compañía no llevara el pasaje oficial, llevaria otro. Este factor, como antes he dicho, lo ha tenido en cuenta la Comision para deducir el resultado de los gastos y de los ingresos.

Despues se ha ocupado el Sr. Dabán de la manera cómo conduce las tropas la Compañía Trasatlántica. Sobre el hecho que ha citado aquí el Sr. Dabán de que en algunos viajes han ido en los barcos más indivíduos de los que permitia la capacidad de los mismos buques, yo solo diré que no puedo culpar á la Compañía por eso. Si ha sucedido, será porque las autoridades que lo hayan permitido, ó más que permitido, habrán contado con la necesidad de hacerlo; pero no se puede echar la culpa de eso á la Compañía. Hay que tener en cuenta sobre la manera de

llevar los soldados en los buques un dato concreto, un dato exactísimo que ayer, por la premura del tiempo, no tuve ocasion de citar, y es el de la mortalidad que debia haber resultado entre los indivíduos embarcados. Yo tengo los datos desde 1868 hasta la fecha respecto de los que se han embarcado en la Península con direccion á Cuba. Los datos correspondientes á los embarcados en Cuba no los tengo, y además serian muy erróneos, si los tuviese en cuenta, por las razones que comprende el Sr. Dabán. Como el Sr. Dabán podrá ver por los datos que entregaré á los taquígrafos, la mortalidad desde 1868 hasta la fecha, ha sido de 81 entre los 251.460 indivíduos trasportados.

Segun un *Diccionario de Ciencias médicas* de Deschambre, debian haber muerto en ese tiempo 111 indivíduos; de suerte que hay en favor de las condiciones higiénicas y de trato en general de los barcos de la Compañía Trasatlántica la notable diferencia que existe entre 81 y 111. Debe notarse tambien que desde 1868 no se ha desarrollado en los barcos ninguna epidemia ni yendo de la Península á la isla de Cuba ó á Filipinas ni en los viajes de retorno. Luego las condiciones higiénicas en que han viajado los soldados no serán tan malas como se dice; y eso que en muchas ocasiones, como sabe muy bien el Sr. Dabán, se ha obligado á la Compañía á llevar más pasaje del que realmente pudiera y debiera llevar.

Los trasportes verificados por la Compañía y defunciones ocurridas durante la travesía á la isla de Cuba son los siguientes:

AÑOS.	Hombres.	Defunciones.
1868	7.044	»
1869	26.200	»
1870	14.131	»
1871	17.991	2
1872	8.633	1
1873	11.995	7
1874	12.163	4
1875	19.499	14
1876	33.688	17
1877	17.818	9
1878	9.286	3
1879	26.323	11
1880	4.018	»
1881	5.982	»
1882	12.595	5
1883	8.115	4
1884	4.836	1
1885	2.892	1
1886	8.251	2
Total soldados trasportados	251.460	81

Segun el *Diccionario de Ciencias médicas* de Deschambre, la mortalidad anual en España para varones de quince á treinta años de edad, es de 8'35 por 1.000 habitantes.

Prescindiendo de que un gran número de esos soldados se han embarcado en Barcelona, partiremos de la base de que hayan salido de Cádiz. La duracion del viaje, inclusa la escala de Puerto-Rico de 18 $^1/_2$ dias, representa $^1/_{19}$ de año, y por consiguiente, que la mortalidad média á bordo deberia ser 0,44 por 1.000.

Es decir, que deberian haber fallecido 111 indivíduos en vez de 81.

Es además circunstancia digna de tenerse en cuenta, como demostrativa de la buena higiene á bordo de los buques y del esmerado cuidado que se tiene con el soldado, que en los trasportes de venida como en los de ida, nunca se ha desarrollado á bordo ninguna epidemia ni se han importado en España las propias de las Antillas, ni en éstas las que han reinado en España.

Solo me he ocupado de los trasportes de ida, porque sabido es que los de venida se verifican en circunstancias que hacen toda comparacion imposible é ilógica.

A la venida se obliga á la Empresa á embarcar un gran contingente de enfermos que desde el hospital vienen al buque, provistos de certificados médicos para que su defuncion en la mar no ocasione entorpecimiento á la admision del buque en el puerto de llegada de la Península.

Estos certificados médicos quedan en las oficinas de sanidad, lo cual me haria muy difícil el trabajo de descartar en cada viaje del número de fallecidos, los que se embarcaron con el certificado médico de enfermos graves.

El Sr. Dabán, no siguiendo en este asunto el sistema de otros oradores, se ha limitado completamente á tratar de lo que se está discutiendo, y esto es ciertamente muy digno de que se haga notar á la Cámara. Otros oradores han dicho cosas muy buenas, con algunas de las cuales estoy plenamente de acuerdo, pero que en mi concepto no eran muy pertinentes á la cuestion. No habrá olvidado S. S., ni habrán olvidado los Sres. Diputados, que se ha querido hacer desponsable á la Compañía hasta de los delirios de un loco. Vosotros lo habeis oido, y no tengo para qué repetirlo.

El Sr. Dabán limitándose, como he dicho, al asunto que se discute, indicó ayer algunos puntos referentes á las modificaciones del contrato; pero creo que no debo ahora hacerme cargo de ellos, porque si nos empeñamos en suponer la mala fe, y en mirarlo todo bajo el punto de vista de la desconfianza, ni con las prevenciones del Sr. Dabán, ni con ningunas otras se podrá obtener buen resultado. Si no se supone la buena fe, imposible es evitar los inconvenientes que se temen.

Yo creo que si el contrato no es una cosa perfecta, porque la perfeccion no está al alcance del hombre, es, sin embargo, conveniente. Yo creo que el proyecto que se discute es tan bueno que sin reserva puedo decir, despues de haberle estudiado mucho, que ha de producir grandes bienes á la Patria, por cuya razon puedo asegurar que envidio á todos los que han tenido más participacion que yo en este asunto.

Y termino diciendo que creo que este contrato será la base de lo que más necesita España, que no es *dinero, dinero* y *dinero*, como decia un Sr. Diputado, sino *barcos, barcos* y *barcos*, porque todos, grandes y chicos, son susceptibles de servir para nuestras necesidades, y para las de cualquier otro país.

Y rogando al Sr. Dabán que me dispense si no contesto directamente á algunas de sus observaciones,

termino pidiendo á la Cámara me dispense por el tiempo que la he molestado.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Dos palabras en contestacion al ruego que el Sr. Dabán ha dirigido al Gobierno, y que, en efecto, aun cuando no fuera más que por lo que tiene de humanitario, es muy digno de tenerse en cuenta. Yo me pondré de acuerdo con el Sr. Ministro de la Guerra sobre este asunto, que considero realmente fundamental. Por mi parte ofrezco á S. S. buscar la manera de organizar esos viajes de ida y vuelta de manera que, cuando no haya una precision de esas indiscutibles é indispensables, puedan venir los soldados de retorno organizados por pequeños grupos, á fin de hacer el viaje con más comodidades que hasta hoy. Creo que con esto satisfaré la voluntad y el deseo del Sr. Dabán.

El Sr. **DABAN**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **DABAN**: Para dar las más expresivas gracias al Sr. Ministro de Ultramar por la benevolencia con que se ha servido atender mi ruego. Yo no pretendo que se vaya á prescindir en absoluto de los viajes de verano ó de invierno cuando las necesidades exijan estos viajes, porque entonces creo que todo el mundo debe ir, cualquiera que sea la estacion, y cualquiera que sea el estado sanitario; pero no habiendo esas necesidades, no hay para qué exigir ningun sacrificio, y estoy seguro que cuando S. S. y el Sr. Ministro de la Guerra se fijen en el asunto, verán que es muy fácil llevarlo á cabo.

El Sr. **BASELGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **BASELGA**: Señores Diputados, antes de recomendarme á vuestra benevolencia, que necesito con largueza, he de dirigir un ruego al Sr. Presidente de la Cámara. Redúcese á que se sirva mandar insertar en el *Diario de las Sesiones* una exposicion, que en este instante presento, de los hacendados, navieros, industriales y personas más importantes de la Habana, cuya exposicion se ha publicado ya, y de ella tienen conocimiento los Sres. Diputados. Como el documento es público, y como se trata de la capital de nuestra gran Antilla, que contribuye con elementos poderosos para subvencionar el contrato que está sometido á nuestra deliberacion, yo podria, en uso de un perfecto derecho, dar lectura de muchos de los párrafos que contiene, y de esa manera tal vez realizaria mi propósito; pero en gracia á la brevedad, agotado como está el tema, y atendiendo al cansancio que todos vosotros sentís, y al propio tiempo queriendo dar satisfaccion cumplida á aquellos elementos, espero de la benevolencia del Sr. Presidente se sirva acceder á mi ruego, en cuyo caso empezaré á entrar en el fondo de la materia que se discute.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se imprimirá en el *Diario de las Sesiones*, segun desea S. S.

El Sr. **BASELGA**: Muchas gracias, Sr. Presidente. Os decia, Sres. Diputados, que necesitaba recomendarme á vuestra benevolencia, y que me la otorgárais con toda largueza, porque asistimos ya á un combate, en el cual los generales de ambos bandos han medido sus armas, y nótase cansancio en los combatientes, la fatiga propia de las grandes batallas. Yo, señores, soldado desde el principio, que á pesar del tiempo trascurrido desde que ingresé en las filas como tal soldado, no he podido ascender, vengo aquí sin pretensiones de ningun género á que me presteis vuestra atencion, en gracia á la promesa que os hago de ser todo lo breve que me sea posible.

Conviene á mi propósito hacer dos declaraciones prévias. Es la primera que aun habiendo acordado los indivíduos de esta minoría que todos los que terciaran en este debate hablaran en nombre de la misma, yo que tengo poca confianza en mis fuerzas, no quiero comprometer con mis palabras á la colectividad política á que pertenezco, y reclamo por consecuencia para mí solo toda la responsabilidad de mis argumentos y puntos de vista.

En segundo lugar, al dirigirme al Gobierno y á los señores de la Comision, les suplico que no se sientan lastimados si mis palabras resultasen en discordancia con mi pensamiento, que está muy lejos de agraviarles. Se trata de un negocio para una Compañía y de un servicio para el Estado, y yo no creo ofender ni á la Compañía ni al Estado, estimando que aquella ha podido y ha debido procurarse la mayor ganancia al capital que arriesgaba, y para ello estudiar y presentar el negocio hábilmente de modo que el Gobierno, ménos avisado en la materia, no pudiese adivinar el alcance económico de las pretensiones de la Empresa. Hé aquí por qué, tambien sin ofensa de nadie, podia decir el Sr. Azcárate en su discurso que éste era un contrato entre la astucia y la inocencia; la inocencia del Gobierno y de la Comision, la astucia de la Compañía Trasatlántica y de sus representantes que son, por cierto, hombres muy inteligentes y peritos.

¿Qué es lo que se discute, señores? Pues se discute la prosa de un contrato. Claro está que un contrato tiene diferentes aspectos; claro está que éste es un contrato vastísimo, puesto que afecta á muchos servicios, interesa á las fuerzas vivas del país, y, segun los indivíduos de la Comision, con las líneas combinadas y con el complicado tejido de estas estipulaciones, vamos á encontrar aquí la piedra filosofal, ó sea resuelto el problema de la navegacion cómoda, segura y económica, que eran las aspiraciones del Consejo de Ministros en el acuerdo que precedió al contrato que se discute.

Allá, por los años de 1884, sintióse la Compañía Trasatlántica temerosa de su porvenir, si bien con la esperanza de que, habiendo heredado á otra Compañía muy afortunada en sus negocios, podria seguir sus huellas y obtener al fin pingües utilidades.

Persiguió aquel objetivo con tanta insistencia, lo persigue con tanta habilidad, que está á punto de realizarlo, á pesar de nuestras protestas y de nuestros esfuerzos, eco fiel de la opinion pública.

En el año 1881 se constituyó la Compañía Trasatlántica, derivada de la de A. Lopez; ésta aportó como capital los barcos que ya debieran estar amortizados, y aportó tambien como capital á la Trasatlántica créditos de aquella Compañía. Retirados por la Empresa A. Lopez y Compañía los capitales producto de sus fabulosas ganancias, era lógico que la Trasatlántica, que navegaba con ménos fortuna que su antecesora, intentase por todo medio llegar á adquirir las asombrosas utilidades que habia obtenido la de Antonio Lopez. ¿Y qué habia de hacer, Sres Diputados? Pues una exposicion al Ministro de Ultramar pidiendo la ampliacion del contrato por veinticinco años, y di-

ciendo en aquella exposicion que no tenía que hacer ningun sacrificio el Estado, puesto que ella podria repartir las pérdidas de su haber entre los veinticinco años que pedia de prórroga del contrato. La Compañía se propuso tres cosas que la Comision, el Gobierno y los Diputados de la mayoría le van á otorgar con verdadera prodigalidad. Quiso la Compañía, en primer término, luchar á todo trance contra el concurso ó la subasta, y lo ha logrado; quiso la Compañía aumento de subvencion, y se le otorga tambien por este contrato; quiso la Compañía por último, Sres. Diputados, que todo su material fuese aceptado y que se le fijara un valor que hoy no tiene, y tambien se llena esta su aspiracion.

Estos eran los fines que se perguian, y cumplidos, podia pensar la Compañía que en todo tiempo y cualesquiera que fueren los resultados, resultados que seguramente han de ser satisfactorios, esas ventajas que se indican en el art. 7.º no podrán obtenerse jamás, no podrán ser nunca más que un medio de atraer y de hacer tragar la píldora al país, como en mi concepto la va á tragar.

Aquella proposicion á que me refiero, la primera presentada por la Empresa, por cosas verdaderamente extrañas que pasan en nuestra Administracion, ha desaparecido. El expediente á que hacía referencia, no lo conocemos: si se sabe algo de lo que aquella proposicion contenía, es por un informe dado por el Negociado correspondiente, cuya minuta se conservaba en el mismo, y cuyo informe en realidad era contrario en un todo á las pretensiones de la Compañía Trasatlántica. ¡Cosa rara, Sres. Diputados, cosa rara que por la enfermedad de un digno funcionario, enfermedad que desgraciadamente le llevó al otro mundo, desapareciesen esos documentos; se ha dicho que aquella solicitud no habia podido tener curso por encontrarse encerrada en el cajon de la mesa de despacho del alto funcionario que falleció, y despues de hacerse cargo de la Subsecretaría el nuevo Subsecretario, tampoco ha habido noticia de aquella instancia: únicamente ha podido averiguarse la fecha por un documento que anda impreso, y que está redactado por órden del Consejo de la Compañía! Es obvio que no haya podido haber resolucion.

En 9 de Marzo de 1885 la Compañía Trasatlántica hacía varias proposiciones al Gobierno en una exposicion dirigida al Sr. Ministro de Ultramar, pretendiendo realizar el servicio con arreglo á las bases que contiene el contrato que hoy discutimos. A él se ha llevado, examinadlo como querais, estudiadlo con el cuidado y con la detencion que yo lo he estudiado, y siempre vereis que á él se ha llevado, como digo, todo lo que la Compañía Trasatlántica con un talento, con una habilidad y con un conocimiento tan natural como profundo del caso, ha querido que se llevase, y, gradualmente, esto es con suavidad, ha procurado que el Ministerio de Ultramar, el Gobierno, la Comision y la Cámara la concedieran lo que solicitaba, y lo que se os pide le otorgueis con la largueza á que antes me he referido.

Pudo el Gobierno, es claro, en virtud del decreto de 27 de Febrero de 1852, adjudicar estos servicios; pero si no los adjudicó, es porque la Compañía, segun yo entiendo, tuvo otro propósito para realizar sus fines; si el Gobierno hubiera aceptado y realizado este contrato, con la amplitud que hoy tiene, amparándose en el referido decreto de 1852, se encontraria la Compañía con el riesgo de que cualquier gobierno por circunstancias excepcionales podria modificar el decreto y echar abajo ese contrato. Es mucho más difícil anularlo cuando se funda en una ley, y hé aquí que una vez obtenida ésta, sin malicia por vuestra parte, pues yo salvo vuestra intencion, y solo por complacer á la Compañía, se viene á elevar á la categoría de ley este contrato, con lo cual dais al mismo una fuerza incontrastable y que durará veinte años aunque no convenga á los intereses del país. Mi opinion es, señores, que la Compañía gana con que esto se eleve á ley, más que con que se la hubiera conferido este servicio en virtud de lo que determina el decreto del año 52.

Aquí hemos oido á elocuentes oradores de la Comision. El Sr. Villaverde nos referia la importancia, la inteligencia, que demostraban los dictámenes del Consejo de Estado, que despues de todo venian á resolver las cuestiones más difíciles de este problema, y hacía referencia tambien el mismo Sr. Villaverde á un informe del Sr. Subsecretario del Ministerio de Ultramar. Pero al mismo tiempo, Sres. Diputados, el Sr. Fernandez Villaverde hacía caso omiso de un dictámen del Negociado del Ministerio de Ultramar, y de otros dictámenes no ménos luminosos del Consejo de Estado en el año 1868 y en el año 1877, en los que se decia todo lo contrario de lo que hoy ha dicho ese alto Cuerpo para la resolucion de este contrato.

En el año 1868, el Consejo de Estado decia al Ministerio de Ultramar que el Gobierno podia realizar esta clase de contratos sin necesidad del concurso ni de la subasta. Pero añadia el Consejo de Estado que, sin embargo, esto no queria decir en manera alguna que el Gobierno hiciera la adjudicacion á la casa *Antonio Lopez*, sino que, por el contrario, creia ser lo más lógico y lo más conveniente, dados los antecedentes que debian existir en el Ministerio de Ultramar, que se adjudicara este servicio por concurso á aquella persona, Compañía ó entidad que ofreciera mayor economía en el gasto y mayores mejoras en el servicio público, que era lo que el Ministerio de Ultramar debia en primer término amparar y defender. Entonces, en 1868, se hizo la adjudicacion del servicio en esta forma de contratacion directa; pero habiéndose cumplido el decreto de 1852, porque, como decia el Sr. Urzaiz, y tenía razon, con arreglo á ese decreto habia necesidad para celebrar este contrato de un nuevo decreto que en esta ocasion fué expedido, y en virtud de él se hizo la adjudicacion á favor de la casa *Antonio Lopez*.

En el año 1877, como digo, se adjudicó este servicio por concurso, y ya han dicho aquí los Sres. Navarro Reverter, Azcárate, Celleruelo y todos aquellos que con más conocimiento del expediente y con más facilidad de palabra que yo podian decirlo, que el concurso que se celebró habia proporcionado una baja considerabilísima en la subvencion, y á pesar de esta baja tan beneficiosa para el Tesoro público, es de creer que los servicios se han venido realizando á satisfaccion completa del Gobierno cuando, segun decís, nada hay que oponer á la bondad con que estos servicios se han verificado durante el largo tiempo que los ha tenido á su cargo la casa *Antonio Lopez*.

En 17 de Diciembre de 1877, el Consejo de Estado tambien informaba en el sentido de que debia hacerse la adjudicacion de este servicio por subasta ó por concurso. Pero viene el año 1887, y ahora el Consejo

de Estado no opina como anteriormente. Yo no quiero ofender á la Compañía Trasatlántica, porque no debo hacerlo á quien no pueda defenderse, aunque ya sé que si las necesidades del debate me obligaran á decir algo que la mortificase, tiene sobrada defensa la Compañía con los señores de la Comision, que hacen suya la proposicion de esa Empresa al defender el dictámen. Pues bien; afirmo sin ofenderla, que la Compañía Trasatlántica es una Compañía que, á juicio mio y segun los antecedentes que leeria si me obligárais á ello, está en muy mal estado y sufriendo ese mal estado, casi puede considerarse incapacitada para contratar con la Administracion pública. Pues á pesar de esto, á esa Compañía vais á otorgarle una subvencion cuya magnitud no voy á detallar por conceptos, pero que es una subvencion, háyase dicho lo que se quiera, incluso por el señor presidente de la Comision, Sr. Gamazo, que no ha llegado á tener Compañía alguna en ningun país en iguales condiciones.

El Sr. Fernandez Villaverde, al hablar de la subvencion, se referia solo á la cantidad en pesetas, abonada por milla de recorrido; ¿es que el Sr. Fernandez Villaverde cree que el privilegio de trasportar el pasaje y las mercancías oficiales no constituye subvencion?

Señores Diputados, porque al pasaje de tercera se le rebaje un 60 por 100, y á los de primera y segunda el 30 y 40 por 100 respectivamente, ¿creeis que no hay subvencion en ese privilegio? Pues qué, si á las Compañías de ferro-carriles les asegurase el Gobierno un tráfico constante, ¿puede dudarse que en sus tarifas harian al Estado una rebaja de un 40 ó de un 60 por 100? Esto es indudable, tanto más cuanto que con los particulares se están haciendo esas rebajas todos los dias. Pero sobre la importancia y sobre el valor de las tarifas se ha hablado ya bastante; y como se ha hablado ya bastante, yo, en gracia á la brevedad, no he de insistir sobre este punto.

Habia una cosa, Sres. Diputados, que el señor Presidente de la Comision consideraba que era el medio por el cual se evitaba que esas grandes Compañías pudieran disfrutar de grandes ganancias por el desarrollo de los servicios consignados en este contrato. Yo, señores, me permití interrumpir al señor presidente de la Comision en una de las sesiones últimas, porque el señor presidente de la Comision, al hablar de las circunstancias en que él se habia encontrado siendo Ministro de Ultramar, cuando la Compañía le amenazaba con la rescision del contrato, manifestó que él no podia obligar á la Compañía á que siguiese prestando el servicio que tenía á su cargo, porque el Estado le debia 300.000 duros. Además, el Sr. Ministro de Ultramar entonces, y presidente de la Comision hoy, añadia, que aunque temia que llegara á suceder una catástrofe si se rescindia el contrato, así y todo no se hubiera atrevido á pagar ese débito sin haber satisfecho antes los contraidos con los empleados civiles y militares. Yo entonces me permití interrumpir al Sr. Gamazo (y siento que S. S. no se halle presente para manifestarle que me perdonara la interrupcion), diciéndole que todavía no se habia pagado á los licenciados ni á los padres de los fallecidos. Pues bien, señores: me causó asombro que un indivíduo de la talla del Sr. Gamazo, que una personalidad como la del presidente de esa Comision, cuya iniciativa, cuyo respeto, cuyo prestigio dentro de la mayoría y dentro del Gobierno son notorios, manifestara extrañeza porque nos hiciéramos eco de lo que el Sr. Gamazo llamó «ciertas cosas,» añadiendo lo raro que se le hacía que personas de mediano ó claro entendimiento trajeran estas cuestiones á la Cámara, siendo así que el Gobierno estaba dispuesto á pagar esos créditos. En aquel entonces, Sres. Diputados, no podia yo entablar un diálogo con el señor presidente de la Comision; pero ahora sí debo decir que soy yo quien se ha extrañado, y mucho, de que los Sres. Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, no hayan hecho sobre este asunto más que indicaciones vagas, cuando el asunto vale la pena de que se trate con profundísima atencion.

Por mi parte, debo manifestar que hace tiempo pedí al Sr. Ministro de la Guerra una relacion de todos los créditos que durante la guerra de Ultramar se hubieran contraido con los licenciados, y esa relacion que reclamé para interpelar sobre el asunto, no ha venido todavía, ni es fácil que venga, Sres. Diputados.

Sin datos concretos oficiales, pero segun cálculos más ó ménos aproximados, los abonarés que se refieren á la isla de Cuba importan más de 30 ó 35 millones de pesos, y es fácil que los que se refieren á la Península importen cerca de 20 ó 25 millones de pesetas.

Pero decia el señor presidente de la Comision: Pues qué, ¿puede arriesgarse el Gobierno á pagar unas cuentas que aún no están liquidadas y que no sabe si se habrán satisfecho ya por algun otro concepto? ¿Puede arriesgarse el Gobierno á dar una resolucion que agobiaria al Tesoro por haber pagado cantidades que no debia satisfacer? ¡Ah, señor presidente de la Comision, qué difícil sería que eso sucediera! Pero si en algun caso resultara (que no sería así) haber pagado por tercera ó cuarta vez á alguna familia de algun soldado fallecido ó á algun licenciado, con tal de que éstos ó las familias de los fallecidos hubieran recibido el importe de esos abonarés, nada importaria: el Estado, aun así, no hubiera premiado todos los sacrificios hechos por los que en esa larga guerra de Cuba defendieron el honor de la bandera española y la integridad de la Patria.

Es muy fácil, Sres. Diputados, que la mayor parte de esos abonarés, que representan deuda tan sagrada, hayan sido trasferidos á negociadores; tal traza se han dado los Gobiernos para cumplir con estas obligaciones. El indivíduo que tenía á su favor un abonaré, en el que se decia que era de inmediato pago, y que venía desde Santander ó Cádiz á Madrid con objeto de percibir el importe de ese crédito, y se encontraba con que por el pronto no tenía ningun valor, ¿qué extraño es que lo cediera por el 5, por el 8 ó por el 10 por 100 de su importe? Ya es muy tarde para que esos licenciados perciban sus créditos; ya vais á pagarlos á Compañías de logreros. El Estado pagará esos créditos; pero no percibirán su importe los indivíduos á cuyo nombre se extendieron los abonarés.

Ved, Sres. Diputados, lo que dicen estos documentos que debieron ser efectivos á su presentacion, y que no lo han sido todavía despues de haber pasado doce ó quince años desde que se confesó que existia esa deuda, pues que tienen la fecha en 10 de Noviembre de 1883.

«JUNTA LIQUIDADORA DE INFANTERIA.—*Ejército de la isla de Cuba.—Primer batallon del disuelto regimiento Alba de Tormes, núm. 38.*—Caja de 1880 á 1881.—Inmediato pago.—Abonaré á favor de la Caja general de Ultramar la cantidad de 72 pesos 48 cen-

tavos, importe de alcances de masita por fin de Abril de 1875 que le han correspondido al soldado canjeado carlista Apolinar Unciti Recarte, de la tercera, al ser baja por canjeado, siendo de inmediato pago por estar abonados por la Hacienda y con arreglo á lo mandado por la Capitanía general en 3 de Agosto último.=Habana 10 de Noviembre de 1883.=El capitan auxiliar, Angel Santa Olalla.=Intervine.= El capitan, Jorispe Roosy.=Hay una rúbrica.=El comandante, primer jefe accidental, Liossio.=Hay una rúbrica.=Hay un sello que dice: «Ejército de Ultramar.»=En su centro se lee: «de Infantería,» sin que lo demás pueda leerse con claridad.=Es copia.»

«Batallon Cazadores de Leon núm. 23.—*Número 290.—Caja de 1876 á 1877.*—Abonaré al sargento segundo Pedro Dominguez Moñino la cantidad de 255 pesos 49 centavos oro, por el importe de la mitad de los alcances que le han resultado al ser baja por cumplido, y cuya suma le será satisfecha por la Caja de la Subinspeccion. Santa Clara 24 de Mayo de 1877.=El capitan depositario, Rafael Romero.= Intervine: el T. C. C. 2.° Jefe, Marcelino Larcada.= V.° B.°=El T. C. 1.er Jefe, Larcada.=Son 255 pesos 49 centavos oro.»

Y á la vuelta dice:

«El presente abonaré es legítimo, y la cantidad en él consignada resulta, segun la compulsa hecha, de inmediato pago, por ser alcances anteriores á Mayo de 1877. Aranjuez 16 Diciembre 1886.=El teniente auxiliar, Ignacio Aspeleta.=V.° B.°=El jefe del Negociado, Segura.»

Yo me dirigí á uno de los jefes de la Caja de Ultramar preguntándole si podrian ser de inmediato pago los abonarés que, como el que acabo de leer, habian pasado por todos esos trámites verdaderamente interminables y habian hecho esa peregrinacion absurda.

La contestacion fué esta:

«Señor D. Eduardo Baselga.—Mi estimado amigo: El abonaré á que se refiere la copia que tengo el gusto de devolver á Vd., es de los que han de ser satisfechos por la Comision liquidadora de cuerpos disueltos de Cuba, cuando se disponga y haya fondos para dichas atenciones.

Se repite de Vd. afectísimo atento seguro servidor y amigo Q. B. S. M.—N.—2 Marzo 87.»

Pero hay aquí otro abonaré que tambien merece leerse para que se vea la intencion que hay de pagar á estos soldados:

«Batallon de Huelva núm. 37.—*Núm. 349 para el cobro.—Caja.—Núm. 422.—Condicional é intrasferible.*—Abonaré al soldado Luis Perez Moreno la cantidad de 392 pesetas 57 céntimos, importe de los alcances que trajo de su anterior Cuerpo, no pudiendo hacer uso de este abonaré hasta que se le avise, ni solicitar su cobro de la Superioridad, segun previene la regla 5.ª de la circular núm. 233 de 25 de Octubre de 1878. Huelva 20 de Diciembre de 1883.=El cajero, José Dominguez.=Intervine: El jefe del detall, José M. Zorzano.=V.° B.°=El coronel T. C. primer jefe, Cuéllar.=Son 392 pesetas 57 céntimos.=Hay un sello que dice: «Batallon reserva de Huelva número 32.»

Ya ven los Sres. Diputados á qué queda reducido el propósito del señor presidente de la Comision y el propósito del Gobierno para hacer efectivas estas cantidades.

Era más noble y más generoso decir que no se pagaria á los soldados, y solo habria que pagar á determinadas Compañías por estos ó los otros servicios, para que los soldados y sus familias perdieran toda esperanza, puesto que esa esperanza solo les sirve para venir muchas veces á Madrid con objeto de realizar sus créditos, no consiguiendo más que hacer nuevos gastos y haber de volver á sus casas sin haber cobrado nada de lo que les corresponde; estoy seguro de que algunos han gastado en estos viajes más de lo que importan sus abonarés.

No quiero hacer grandes consideraciones sobre los servicios de estos héroes anónimos, como decia el Sr. Celleruelo; solo diré, para que los Sres. Diputados lo sepan y mañana lo sepa el país, que yo, por mi categoría en la milicia, comprendo bien los sacrificios que las necesidades de la guerra imponen muchas veces; pero tambien sé que durante ese período tristísimo para la Patria se embarcaban nuestros soldados en los sollados de los buques y en la forma que ha dicho el Sr. Celleruelo.

A este propósito, no tengo ningun inconveniente en recoger la alusion que me dirigió el Sr. Pando cuando contestaba al Sr. Dabán, y confirmar que en los soldados que se embarcaron para Cuba en el año 1868 se observó una cifra de mortalidad relativamente pequeña, lo cual pudo consistir en que las Compañías de trasportes hicieran que los barcos tuvieran condiciones regulares de saneamiento y se cuidara la alimentacion; pero si esto es verdad, no lo es ménos que en aquel año y en todos los sucesivos los soldados llegaban á la bahía de la Habana casi exánimes y aniquilados, no precisamente porque en los barcos carecieran de provisiones de boca, sino porque el mareo no les permitia alimentarse; y en esta situacion, sin atender á las más rudimentarias prescripciones de la higiene, de la aclimatacion, se les mandaba inmediatamente á la manigua. Así sucedia que esos infelices soldados iban sembrando los campos de cadáveres y los hospitales de enfermos, pues aquel á quien el plomo enemigo respetaba, sucumbia á las inclemencias del clima. Pues bien; estos soldados recibieron en premio de sus servicios un crédito contra el Estado que no se les paga; y en cambio se abona á la Compañía Trasatlántica una cantidad fabulosa en concepto de subvencion, porque se encuentra en una situacion más ó ménos apurada, y so pretesto de desarrollar unos servicios, que despues de lo que aquí se ha dicho y se ha demostrado, ya sabemos el alcance y la importancia que tienen.

Pero, en fin, toda la cuestion está, segun dice el señor presidente de la Comision, en el art. 7.° Este artículo, segun S. S., hará imposible que esta Compañía ni ninguna otra pueda realizar grandes ganancias, porque de esas ganancias tendrá que retirar el 33 por 100 para mejorar el servicio, para establecr nuevas líneas, etc., etc.

Señores Diputados, yo he leido el art. 7.° del contrato y los estatutos de la Compañía, y me he maravillado de que una persona de inteligencia tan clara y de entendimiento tan grande como el señor presidente de la Comision sostuviera lo que S. S. ha sostenido. Yo, que habia visto luchar al Sr. Gamazo con tal decision y tal energía con las Compañías de ferrocarriles cuando se trató de la supresion del 10 por 100, abrigaba la esperanza de que S. S. admitiera la rescision; pero parece que S. S. estaba embarcado, y que

el movimiento del barco perturbaba su clara inteligencia y su gran carácter, y le obligaba á entregarse atado de piés y manos á una Compañía.

Dice el art. 7.° del contrato lo siguiente:

«Art. 7.° Si al espirar los cinco primeros años del presente contrato, la contabilidad de la Empresa concesionaria arrojase un excedente anual despues de cubiertas las obligaciones, intereses y reservas que abajo se expresan, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado.

Para apreciar la existencia del sobrante, deberá la Compañía establecer una contabilidad separada respecto de cada uno de los vapores que estará obligada á sostener en cumplimiento del contrato, cuidando de anotar escrupulosamente los productos é ingresos que rinda el barco, y enfrente de éstos los gastos siguientes:

1.° Los corrientes de entretenimiento del vapor.

2.° Una parte proporcional de los gastos generales en la explotacion de los servicios contratados.

3.° El 6 por 100 del valor del barco (segun balance) como prima de seguro.

4.° El 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de su mobiliario como amortizacion.

5.° El 5 por 100 del valor de inventario del barco.

6.° El 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecucion del presente contrato.

7.° Los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., etc.

La comparacion entre los ingresos y estos gastos denunciará el sobrante.

El cálculo de los tanto por ciento mencionados en los números 4.° y 6.°, deberá basarse sobre el valor, á justificar por los libros que los buques tuviesen en la época en que fueren dedicados al servicio de las líneas del contrato. El cálculo de la parte proporcional de los gastos generales deberá establecerse sobre el valor de cada buque, segun balance, en relacion al de la flota entera de la Compañía.

El Gobierno tendrá en todo tiempo el derecho de examinar los libros de contabilidad del concesionario.»

La Compañía Trasatlántica se constituyó con un capital de 25 millones de pesetas; la Compañía Trasatlántica, por sus estatutos, puede emitir por doble cantidad obligaciones hipotecarias sobre su capital; el capital efectivo de la Trasatlántica está representado por unos barcos que, como decia el Sr. Ministro de Marina, han cumplido y están amortizados por todos sus servicios y por las ganancias realizadas, y además, por el material flotante y el material fijo de oficinas, almacenes, etc. La cantidad efectiva aportada á la Compañía está representada por 15.200 acciones de los Sres. A. Lopez y Compañía, 400 acciones del Sr. Carreras y otras 400 acciones del Sr. Sotolongo. No sé por qué no dice la escritura de fundacion si esas 800 acciones han sido un desembolso en metálico por el 50 por 100 que dicen los estatutos, ó si representarán un pasivo de la Compañía Antonio Lopez, para que el capital de la Compañía resulte muy mermado, con relacion á lo que establecen los estatutos.

Se han publicado en los periódicos de Barcelona y en alguna Memoria los balances de la Compañía, y calculando, segun se dice, que los barcos valen hoy 11 millones de pesetas, no podemos saber lo que valen los demás objetos ó enseres de la misma, toda vez que una de las cosas más importantes y que figuran á la cabeza de la constitucion de la Sociedad es la concesion por los años que restaba á la antigua Compañía Lopez; es decir, que figura como capital una concesion que, á mi juicio y al de todas las personas inteligentes en estos asuntos, vale mucho más que el capital efectivo aportado.

Tenemos, pues, que se aporta la concesion, que se aporta el material fijo y flotante y un millon de pesetas representado por las acciones de los Sres. Carreras y Sotolongo. Segun los balances de la Compañía, y segun otros documentos que se han publicado, hay hoy 23 millones de pesetas en circulacion de obligaciones hipotecarias de la Compañía Trasatlántica.

Y yo pregunto al Sr. Gamazo, no para que me conteste S. S., porque cualquier indivíduo de la Comision me puede contestar á las dudas que yo voy á exponer; en la escritura de fundacion de la Sociedad se determina, como es costumbre en toda sociedad anónima, los períodos de amortizacion de las obligaciones; pero por las vicisitudes que esta Compañía ha tenido, se han suspendido los plazos de amortizacion. Veintitres millones de pesetas dicen que importan las obligaciones emitidas, y es difícil que en venta los barcos y todo el material de la Compañía pueda valer esa cantidad. Y yo repito: si estos tenedores de obligaciones se encontraran que por un acuerdo de la Sociedad anónima se habian alterado las condiciones de su contrato, y demandaran ante un juez á la Compañía Trasatlántica, á pesar de todas las precauciones y de ser nominativas las acciones, el crédito hipotecario prevaleceria, y los barcos serian propiedad de nacionales ó extranjeros, si en su poder estaban las obligaciones, pues no se os ocurrirá que una ley de excepcion derogara el Código de comercio, ni la legislacion que para estos casos regula á estas Sociedades.

Pero en fin, con arreglo al art. 7.° esto no puede suceder, segun opina la Comision y la Compañía, toda vez que calculándose las utilidades en un 12 por 100, lo que exceda del interés del 5 se retirará la tercera parte para subvencionar líneas y mejorar las condiciones de las actuales en comodidad, rapidez y seguridad.

Si la Compañía no tiene hoy un valor efectivo de 14, 15 ó 20 millones de pesetas, y representa 50, y tiene un valor pasivo de 23 millones de pesetas en circulacion, por muchas que sean las utilidades que ésta realice, seguirá emitiendo obligaciones hasta 150 millones de pesetas para que el pago cuantioso de intereses haga ineficaz el apartado del art. 7.° á que se refiere la ventaja para los servicios en explotacion; y si agregais á esto los párrafos siguientes del mismo artículo, comprenderán los Sres. Diputados que no ha sido más que un cebo puesto por la Compañía al Gobierno, y en el cual ha caido con una inocencia verdaderamente infantil.

A mí me parece que, á pesar de las precauciones de la Comision y del Gobierno, necesitaria la Compañía realizar no una ganancia de 5 por 100, que esa la puede realizar fácilmente, sino una mucho mayor, no con relacion al capital efectivo, sino al capital

nominal, para conseguir alguna ventaja, y esto, á poco que lo mediteis, se comprende que es de todo punto imposible. Pues como decia el Sr. Cepeda, elevando la cifra del capital á cantidades imaginarias, no se obtendrá jamás ningun interés, por modesto que este sea.

Así es, Sres. Diputados, que no hay que darle vueltas, esto no se realizará nunca, porque á medida que la Compañía fuera realizando mayores ganancias iria dando salida á las obligaciones, y primero que hubiese de cubrir el interés de las obligaciones y los tantos por ciento á que se refiere el art. 7.º, la Compañía en sus balances siempre estará en pérdida, aunque haya realizado fabulosas ganancias.

Y luego hay otro punto sobre el cual llamo la atencion del Congreso, que es la manera de llevar la contabilidad. Se dice que se abrirá una cuenta especial á cada barco; pero como en otro artículo de este mismo contrato se exceptúan los que hoy prestan servicio para su tasacion, siempre resulta que se le otorga un precio superior al que hoy disfruta, y se aumenta de una manera sistemática la garantía del capital. Pues bien, esto no se puede hacer sin declarar terminantemente que por modo distinto se otorga á la Compañía aquel auxilio del interés de 3 por 100 del capital nominal que pedia en sus dos últimas instancias, resultará de aquí lo que ya habia dicho el señor Cepeda; que un barco habrá podido costar muy caro y estar, sin embargo, ya amortizado, porque se habrá retirado el 6 por 100 de su valor como prima de seguro, el 5 por 100 del capital, el 20 por 100 de su mobiliario como amortizacion, 5 por 100 del valor de inventario, etc.; en una palabra, resultará que ese capital estará amortizado con creces. Posible es que yo esté discurriendo sobre un error; pero, en fin, como no tengo más que un buen propósito, que es el deseo de convencerme, si realmente se me convenciera, yo entonces me daria por satisfecho.

Pero hay otra cosa en el contrato y es, que ha subvencionado el Gobierno lo que tenía obligacion la Compañía de haber hecho sin subvencion por el anterior contrato; y en esto me refiero al servicio de las Antillas á Veracruz, Colon, La Guaira, Puerto-Cabello y Sabanilla. Cuando el señor presidente de la Comision, siendo Ministro de Ultramar, nos decia poco ménos que habia sentido frio en los huesos al ver que á la Compañía se le debia una cantidad más ó ménos respetable, y que él, que habia dado pruebas de rectitud que todo el país aplaudió como merecia en la cuestion del 10 por 100 de los ferro-carriles no se consideraba realmente con razon para rescindir un contrato y hacerse cargo de los servicios, yo verdaderamente me sorprendí al oir esta declaracion en boca de una persona tan competente como S. S.; porque si el señor presidente de la Comision hubiera conocido el expediente, y creo que en aquella época debia conocerle, hubiera visto que á la Compañía se le exigia el cumplimiento del servicio del anterior contrato sin subvencion, desde la Habana á Veracruz, Colon, Sabanilla, y se negó á hacerlo; y además debia al Estado la Compañía 190.000 duros por falta de pago en los derechos de navegacion y puerto, que con los intereses de demora que debió satisfacer y no satisfizo, hubiera procurado una solucion con la Compañía sacándole de aquella situacion y obligando á la Empresa á prestar los servicios que amenazaba rescindir.

Decia el Negociado en su informe á la instancia de 9 de Marzo de 1885 lo siguiente:

«Antes de entrar el Negociado en el fondo de la cuestion de que trata este expediente, debe manifestar lo sensible que le es ocuparse de solicitudes de la Compañía Trasatlántica, que saliéndose como la presente de la pauta trazada por la Administracion en el contrato de vapores-correos á las Antillas, han de ser forzosamente objeto de su contrario parecer, y lamenta tanto más dicha circunstancia, cuanto que en diversas ocasiones se ha visto obligado á censurar á dicha Compañía (y aquí verá el Sr. Rodrigañez que no siempre ha cumplido la Compañía tan bien como S. S. afirmaba) y á proponer que se la constriña al cumplimiento de sus deberes, no tan estrictamente guardados como en el escrito que antecede se supone. Pruebas recientes de ello, la falta de condiciones de varios de sus vapores, plenamente demostrada á consecuencia de la denuncia promovida por el Marqués de Campo, y la negativa opuesta á la invitacion que se le acaba de hacer por este Ministerio para establecer las líneas de las Antillas á Veracruz, Colon y la Guaira, conforme al compromiso que contrajo al hacerse cargo del servicio trasatlántico.»

Este informe, que es muy luminoso y que no leo en toda su extension por no fatigaros, es la mejor prueba de cómo se han cumplido estos servicios, no obstante las acaloradas defensas de algunos de los señores indivíduos de la Comision.

Si el Sr. Ministro de Ultramar entonces la hubiera obligado á cumplir los servicios, y además si la hubiera obligado á que satisficiera los 190.000 pesos que adeudaba, con los intereses de demora, crea el señor presidente de la Comision que habria resultado un crédito crecido á favor del Gobierno y en contra de la Compañía.

Y para probaros, Sres. Diputados, lo que es la Administracion pública en España, y para probaros que aun cuando votárais este contrato, suponiendo que todos sus artículos fueran contrarios á la Compañía, no tendrian efecto contra ella, os voy á dar lectura de un informe del intendente de Hacienda sobre pago de los derechos de navegacion y puerto de los barcos de la Compañía Trasatlántica. Habia ido el Sr. Loren á Cuba y habia tratado de que se cumpliera el contrato y de que se exigiera á la Compañía estos derechos de navegacion y puerto, y la Compañía, que siempre ha encontrado un medio de interpretar los contratos de modo que le favorezcan, se negaba al pago de los mismos.

Pues oid, señores, algun párrafo de aquel informe.

«Los peligros que entraña la artificiosa inteligencia que se solicita, de que el contrato de correos sea el particular que no existe, demostrados están por la enseñanza del tiempo: *que se deslicen y pasen luengos años sin pagar derechos*, constituyendo una exencion no otorgada, y un privilegio no concedido contra el interés del Estado, y en daño de la Administracion de la Isla, que ha dejado de percibir oportunamente sumas cuantiosísimas, como la que significa este asunto, lo cual ha tenido que ser en parte causa de los llamados *cortes de cuentas* que todos lamentamos ó deploramos, á todos afectan y á muchos arruinan, por habilidades ó ventajas de unos pocos; en cuanto estas *omisiones* hayan concurrido á exigir aquellas medidas. Y no otra cosa se pretende al solicitar con igual artificio, que V. E. llame á sí el conocimiento

del asunto y le remita á Madrid; se desea remitir al tiempo lo que al presente se exige, y demorar un pago legítimo hasta el fin de un expediente de trámites prolongados, que se resuelva para otra generacion, acumulando al efecto papeles que dicen poco más ó ménos lo mismo, pero que forzosamente han de ser leidos y formar un volúmen tenebroso cuyo estudio requiera tiempo sin medida. Por todo lo cual, y cumplido y obedecido el decreto de V. E. indicado, de 13 del actual con el presente informe, me limito á suplicar á V. E. desestime lo solicitado y permita el puntual cumplimiento de la órden telegráfica del Ministerio que V. E. se sirvió comunicarme, disponiendo que esta Direccion proceda como entiende que corresponde, por ser así de estricta justicia, y además de oportuna conveniencia para el Tesoro, y de prudencia extramada el repetir contra contribuyentes, por decirlo así de mar, cuando la Administracion está paralizada ante las desgracias que los ciclones han producido sobre los de tierra.»

Ya veis, señores, que la Administracion no pudo conseguir que la Compañía pague los derechos y los intereses de demora, y que cuando el Ministro de Ultramar la obligó á que hiciera efectivas esas cantidades, esas cantidades, segun el expediente, aparecen depositadas por todo su valor y sin la pérdida del 80 por 100 á que se refiere en sus escritos, para responder á la Hacienda, en el pleito contencioso que hoy sostiene: resulta que, desde el año 78 hasta la fecha, no sé, ni en expediente consta, que se hayan hecho efectivos ni que haya desistido el Estado del percibo de esos créditos.

Se otorgan á la Compañía por el art. 30 tales preferencias para el desarrollo y despacho de sus servicios, que todo ha de sufrir retraso y suspenderse desde el instante que á cualquiera de sus funcionarios se le ocurra el simple despacho de cualquier documento.

En el art. 24 del contrato se dispone que la Compañía ha de tener una flota de buques auxiliares para el desempeño de los servicios que se le encomiendan. Yo entiendo, que tanto para estos barcos, como para los otros, una Comision técnica debia haber fijado: primero, el precio de los buques; segundo, sus condiciones, y tercero, su número; y me extraña, que en este art. 24 se deje á la eleccion de la Compañía lo referente á este punto, pues es seguro que los desempeñará en la forma que le convenga y sin tener en cuenta para nada los intereses del Estado.

En el art. 28, del que ya se ocupó el Sr. Dabán, se dispone que en caso de que cualquier vapor se inutilice ó deba ser retirado del servicio por avería, por rotura de sus ejes ó por no poder prestar el servicio á que estaba dedicado, se sustituirá con otro de condiciones análogas, ó cuando más, de un andar de una milla más que el sustituido. ¿No es verdad, Sres. Diputados, que aquí se presta á la Compañía un favor verdaderamente desusado? ¿No es verdad que se deja libertad á la Compañía para que pueda comprar barcos que ya hayan prestado otros servicios, que estén verdaderamente averiados, y que, por lo tanto, no reunen las condiciones de comodidad y de seguridad que debieran exigirse? ¿No es verdad que despues de todo, lo que se pretende es que la Compañía no haga desembolsos, y que con el capital pasivo vaya creando un capital activo? Si la Compañía tiene que sustituir los barcos que pierda, parecia natural que se le exigiera que esos buques reunieran las condiciones que se exigen en el informe del señor general Beranger Yo creo que esto lo hará la Compañía cuando llegue el caso; pero os lo venderá como un favor, siendo así que debia figurar en el contrato como una de sus obligaciones.

Se obliga á la Compañía en el art. 42 á que lleve en cada buque dos maquinistas y varios principiantes, y paréceme á mí que en vez de esto debia haberse establecido la creacion de una escuela de maquinistas, teniendo en cuenta el desarrollo que van á adquirir estos servicios. Debia haberse exigido á la Compañía que estableciera lo que ya tienen establecido las grandes Empresas de ferro-carriles, es decir, escuelas de maquinistas, para evitar lo que se procura evitar en este contrato, y es, que un servicio tan importante como el que prestan los maquinistas, se vaya á conferir á extranjeros. Esto no le ocasionaria á la Empresa mucho gasto, y en cambio le daria un resultado más ventajoso que el que ha de obtener por el cumplimiento del artículo á que me vengo refiriendo.

Por el art. 60 se reserva al Gobierno, para la colocacion de sus mercancías militares, una parte de sus barcos; pero en esto he creido yo que debia haberse hecho alguna indicacion, porque tratándose de mercancías de carácter peligroso, si se entregan á los cargadores de los barcos, éstos las colocarán donde puedan ó donde les convenga, y podrán producir explosiones, que no solo podrán determinar la pérdida de esas mercancías, ya de suyo importante, sino tambien la de la vida de los pasajeros y aun la del barco mismo. Se me dirá que la Compañía tiene interés en que esto no suceda; pero como la Compañía, por mucha vigilancia que tenga, no puede atender á todo del modo que fuera menester, habria sido preciso disponer que la Junta técnica nombrara un oficial, ya fuera de artillería de marina ó de cualquier otro cuerpo, que vigilara la colocacion de estos objetos, que puedan ofrecer algun peligro en su trasporte.

El art. 62 se refiere á la fianza que debe tener el contratista. A mí me parece que la fianza, en lo que se refiere al metálico, puede estar completamente asegurada; pero en lo que se refiere al material flotante, por lo que ya he dicho al tratar del art. 7.° con relacion al servicio de las obligaciones y al interés de las mismas, que es preferente como obligacion hipotecaria; paréceme que esa fianza es completamente ilusoria.

El art. 65 trata del interés del 5 por 100 que en caso de guerra haya de abonarse á la Empresa por la suspension de estos servicios con arreglo á su capital; y como por lo que ya hemos oido en esta discusion, el capital preferente para el Gobierno es el representado por los buques, pueden hacer de esta falta de claridad un pleito enojoso para el Estado y siempre difícil para la buena administracion. Que la Junta técnica haga el inventario de todo el capital que haya de servir de garantía para el interés del 5 por 100 desde que empiecen estos servicios, y á reserva de revisarlos anualmente en la forma que el Gobierno determine, y se evitarán los litigios é interpretaciones á que me vengo refiriendo.

Hé aquí por qué insisto en la necesidad, señores Diputados, de que se fije desde 1.° de Julio el capital que el Gobierno se compromete á garantizar, sin excluir los barcos que ya prestan servicio, pues tratándose de un nuevo contrato, no hay razon para estas excepciones, que determinarian un nuevo privilegio á los muchos y muy importantes que ya se le otorgan.

He fatigado mucho vuestra atencion, Sres. Diputados. El asunto verdaderamente estaba agotado, y yo ninguna novedad he pretendido traer al debate, pero tenía que cumplir con un deber de conciencia, que era para mí harto penoso. Y antes de concluir quiero hacerme cargo de algunas observaciones de carácter general que aquí se han hecho por indivíduos de la Comision, relativas á la importancia que suelen tener estas Compañías y los grandes servicios que pueden prestar al Estado. A veces adquieren tanta, que dificultan la marcha de la Administracion en tales términos, que no tiene medios bastantes el Estado para contener sus inmoderadas exigencias.

Tened presente, Sres. Diputados, que despues de todo, si esta Compañía que tiene grandes raices en otras como la Tabacalera y el Banco Hispano Colonial, la primera de las cuales dispone casi del Tesoro de Filipinas, y la segunda se lleva casi en totalidad el de Cuba, tened presente, digo, que si esta Compañía, el Banco de España y otras tambien muy poderosas en la Península, prestan servicios al Estado, esos servicios le cuestan al Estado mucho dinero; no digais nunca que se prestan por puro patriotismo, y no digais tampoco que estas entidades mercantiles se crean para amparar y desarrollar otros organismos inferiores, porque en esta discusion lo habeis oido, señores, la marina mercante, hermana menor de la de guerra, tendrá que vivir de la caridad despues de realizado este contrato, y acaso se vea precisada á figurar en nuestras Exposiciones de provincia, ó más seguro en algun Museo naval, como recuerdo de mejores tiempos.

Hablaba el señor general Pando de la mortalidad de los indivíduos que iban embarcados; y yo que dije al principio que discutia con buena fe, debo decir, que desde el año 68 hasta la fecha, la mortalidad ha sido muy reducida. Yo no niego que la Compañía en interés propio y por un interés de humanidad que reconozco en sus fundadores, habrá hecho sacrificios, que han sido recompensados por la Patria; pero no olvide el Sr. Pando que todos los indivíduos que se embarcan están en la plenitud de su vida, que lo verifican á los veinte años, que sufren un reconocimiento por médicos distinguidos de Sanidad militar; y si van llenos de salud á bordo, la han perdido al desembarcar por los efectos del mareo y las malas condiciones de higiene en que suelen verificar estos viajes. De todos modos, mucho se debe á la Compañía con que no se hayan desarrollado epidemias que los hubiera diezmado, y por ello la felicito gustoso.

Pero no podré decir á S. S. lo mismo, por más que no se me han facilitado los datos que sobre esto he pedido, de los indivíduos que de Cuba vuelven á la Península, porque la cifra de la mortalidad en este caso atemoriza, y si S. S. la supiera se sentiria dolorosamente afectado. (*El Sr. Pando*: ¿Sabe S. S. en qué condiciones se embarcan?) Señor general Pando, por lo mismo que lo sé, me duele que á esos indivíduos que se embarcan en malas condiciones, y despues entregan á la Patria su salud ó su vida, se les niegue el modesto haber que alcanzaron en fuerza de sacrificios; y S. S., que ocupa un puesto distinguido en la milicia por sus condiciones de talento y de valor, ménos que nadie puede olvidar esto, y debe emplear sus fecundas iniciativas más bien que en la defensa de una Compañía explotadora, en hacer que no pese por más tiempo esta vergüenza sobre el país, tanto más afrentosa cuanto más desconsoladora resulta la comparacion entre la suerte de aquellas sagradas atenciones y la puntualidad con que se satisfacen otras ménos importantes, cuyo aplazamiento ó postergacion no produciria el tristísimo espectáculo que ofrecen los defensores de la integridad del territorio y del honor de nuestra bandera, muriéndose de hambre en los hospitales ó en las calles cuando tienen un deudor tan poderoso como la Nacion española. (*El Sr. Pando*: De eso no tiene culpa la Comision.)

La Comision, señor general Pando, y S. S. singularmente, han podido y han debido contribuir, al ménos, á modificar aquella Real órden sobre el trato que han de tener los soldados á bordo, inferior, por cierto, al del pasaje de tercera, procurando, ya que no otra cosa, que el que viste el honroso uniforme militar, no sea en los barcos de peor condicion, que el desgraciado aventurero que atraviesa el Océano en busca de lo desconocido.

Señores Diputados, habeis venido á votar un proyecto de ley, que honradamente el Gobierno y los indivíduos de la Comision creen bueno, que nosotros los que nos encontramos en estos bancos creemos malo; y lo creemos malo, porque no llena ni las condiciones de velocidad, ni las de comodidad, ni las de seguridad, ni las de economía que, en aquel Consejo de Ministros y en aquella ponencia de hombres eminentes del partido liberal se recomendaban y se acordaban. Dais en cambio una subvencion superior á la que la Compañía pidió; y precisamente cuando el país atraviesa una crísis sin ejemplo, que olvidareis al emitir vuestros votos favorables, que tendreis que recordar al regreso á vuestros distritos, oyendo los unos las quejas de aquellos olivareros, ricos ayer, pobres hoy, que se contentan con demandar el alivio de los impuestos; presenciando los otros los estragos de la miseria en los antes alegres campesinos de Valencia, que tampoco encuentran equitativo remedio á sus males, y viendo, en fin, los representantes de Cuba y Puerto-Rico, cómo á pesar de la panacea del contrato con la Trasatlántica, su ruina se precipita, y el déficit de sus presupuestos aumenta con los nuevos sacrificios que el mismo contrato les impone.

Y concluyo, Sres. Diputados, dándoos muchas gracias, porque á pesar de haberos molestado tanto tiempo, me habeis otorgado una atencion á que solo me da derecho vuestra inagotable bondad.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Doy sinceramente la enhorabuena al Sr. Baselga, por el esfuerzo, en verdad extraordinario que ha hecho esta tarde para entretener vuestra atencion, Sres. Diputados, por espacio de una hora; él mismo lo decia cuando os hablaba de que el tema de la discusion estaba agotado del todo. Esto es completamente exacto: tanto, que el Sr. Baselga para hacer su discurso ha tenido que traer á la discusion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica asuntos completamente ajenos á este que discutimos, Y así, por ejemplo, os ha hablado con mucha extension é inspirado en grandes ideas de patriotismo y de humanidad, de aquella cuestion tan debatida aquí por el Sr. Dabán, por el Sr. Azcárate el otro dia, y por todos los Sres. Diputados de Cuba cuando se analizan los presupuestos de Ultramar, de los alcances de los soldados: os ha hablado tambien de los pleitos contenciosos que, independientemente

del contrato, sostiene esta Compañía Trasatlántica con la Administracion española; y os ha hablado igualmente de asuntos diversos, con los cuales ha conseguido hacer ameno su discurso, pero no combatir el contrato objeto de nuestro exámen.

Yo bien quisiera que mi discurso fuera tan ordenado que pudiera en él concretar todas las ideas que tengo que exponer al Congreso, de suerte que no aumentara vuestro cansancio; pero comprendereis que, habiendo seguido paso á paso al Sr. Baselga, no habiendo sido yo el designado para contestarle, puesto que lo hago por ausencia de un distinguido y querido amigo, nuestro compañero de Comision, Sr. Fernandez Villaverde, no tengo más remedio que ir siguiendo toda la argumentacion de S. S., con lo cual el discurso mio será todavía más deshilvanado de lo que acostumbran á ser todos los que pronuncio en esta Cámara.

Quiero dejar, sin embargo, á un lado un número de reflexiones que, sin ilacion alguna tampoco, y como final de su discurso, ha hecho el Sr. Baselga. Y entre otras, recuerdo aquella especie de invocacion con que terminaba S. S. diciendo: nosotros, Sres. Diputados, creemos que la Comision honradamente piensa que el contrato es bueno; nosotros, la minoría republica (se referia á ella sin duda alguna), cree, despues de lo dicho, que el contrato es malo, y por eso vamos á votar en contra. Dice bien el Sr. Baselga: si la minoría republicana cree que el contrato es malo, su deber es votar en contra, y eso debe hacer todo el que así opine. No hay más diferencia entre la opinion de SS. SS. y la nuestra, que nosotros la hemos formado en vista de los antecedentes, la hemos formado con un estudio asíduo y detenido, la hemos formado con los datos á la vista y siguiendo la historia de este expediente, y vosotros, señores republicanos, habeis formado este juicio, yo creo que tambien despues de algun detenimiento, pero con el prejuicio que ya teníais formado, en contra del contrato. Y no es esta una afirmacion que hago por mero capricho; es una afirmacion fundada en los hechos.

Cuando el proyecto de ley presentado por el señor Ministro de Ultramar fué á las Secciones, vosotros habíais acordado el mismo dia que se leyó aquí desde esa tribuna, combatir el contrato y pedir explicaciones á los candidatos designados por el Gobierno. Con ese propósito fuísteis á las Secciones; en ellas exigísteis las explicaciones á que vengo haciendo referencia, y como no podia ménos de suceder, la primera afirmacion que salia de vuestros labios era que no conocíais el contrato, porque el contrato no estaba impreso. No era exacto; estaba impreso ya precisamente aquel dia; pero no teníais conocimiento de él, y sin embargo, anunciábais vuestra injusta campaña.

No es esto acusacion de ninguna clase; yo creo que en la minoría republicana hay personas de tan recto criterio que aun habiendo formado el prejuicio de combatir el contrato, si del estudio detenido del mismo hubiera resultado una conviccion contraria, hubieran desistido de su propósito. Pero á pesar de todo, como no podemos ménos de dejarnos llevar siempre de la primera impresion, y la vuestra fué mala, tengo el convencimiento de que ésta ha determinado por lo ménos la mitad de vuestra actitud.

Uno de los puntos que tambien, á guisa de final de su discurso, ha tratado el Sr. Baselga, es uno en el cual, sin citarme, creo que me ha aludido personalmente. Me refiero á aquel en que hablaba de los grandes organismos, y en que decia S. S. que la Administracion española es tan deficiente, que no consiente los grandes organismos sin que ellos hagan decaer su fe y debiliten el cumplimiento de sus deberes. Y en seguida os decia el Sr. Baselga que la Trasatlántica es un organismo que extiende sus raíces desde Filipinas, con la Tabacalera, hasta Cuba, con el Banco Hispano Colonial y con la hipoteca de las aduanas, y desde Cuba hasta la Península con la Trasatlántica, y no sé qué más; y que éste es un organismo que cohibe á la Administracion. ¿Es esto lo que ha dicho S. S.? (*El Sr. Baselga hace signos afirmativos.*) Pues entonces, ¿dónde está la quiebra de una Compañía que tiene estos poderosos elementos? Porque hay que decidirse por una ó por otra cosa: ó por afirmar lo que SS. SS. vienen afirmando, ó porque la Compañía es tan poderosa, que ni vuestro poder, señores Diputados, ni el de la Administracion pública, ni el del Gobierno, ni el del Rey, son bastantes á contrarrestar el suyo. De manera, que hemos de quedar en lo que querais: vamos á discutir una cualquiera de vuestras afirmaciones, la que os plazca; pero no la pongais una enfrente de la otra, de tal suerte, que queden destruidas ambas.

Mientras os decidís los que combatis el proyecto yo puedo decir, Sres. Diputados, que la situacion de una Compañía que tiene sus obligaciones á 94 y 95 por 100 en el mercado, no es de quiebra, ni reune por otra parte elementos tan poderosos que tenga, señores Diputados, fuerza para impulsar vuesto voto y para determinar los actos del Gobierno.

La Compañía Trasatlántica no pasa de ser fuerte, no tanto como yo quisiera, porque no solamente tiene que llenar un servicio demasiado extenso, sino que tiene que luchar, como ya dije la otra tarde, con Compañías poderosísimas, que partiendo del extranjero la han de hacer una guerra de consideracion. Pero si no es tan poderosa como yo quisiera, no se puede ménos de reconocer que es la única poderosa que hay en España, y que por ser la única en tales condiciones, por no tener más remedio que ir á parar á ella, es por lo que hemos afirmado aquí, como uno de los argumentos con los cuales combatíamos la subasta y el concurso, que no habia más solucion que contratar con la Compañía Trasatlántica para el mejor servicio del Estado y so pena de que el concurso resultara una hipocresía manifiesta, porque todos los que se hubiesen celebrado hubieran tenido que dar por resultado el adjudicar el servicio á la única Compañía que existe en España.

Además, recuerdo las indicaciones muy expresivas y muy profundas del digno señor presidente de la Comision, en las que os decia que el Gobierno no puede sacar tantas ventajas para el Estado cuando contrata por subasta ó por concurso como las que obtiene contratando directamente, con lo cual no se hace más que realizar una operacion mercantil en la que al regateo, y permitidme la palabra, se sacan las mayores ventajas que consigue el país.

Respecto del perjuicio que este contrato ha de acarrear á la marina mercante, no he de decir una palabra, pues este asunto está sobradamente ventilado. El otro dia, aprovechando los datos expuestos aquí por el Sr. Navarro Reverter, os decia que el año 1877 se acabaron de realizar en España los contratos idénticos á éste que se celebra con la Compañía Tras-

atlántica; por esa série de contratos la marina mercante se encontraba con que todos los servicios de las Antillas, de Filipinas, interantillanos é interinsulares en nuestras posesiones del Asia y Oceanía, eran servicios prestados por Compañías subvencionadas, y sin embargo, por los datos que aquí adujo dicho señor Diputado, datos que yo puedo afirmar que son exactos, resulta que la capacidad de la marina mercante de vapor española habia aumentado desde 1877 hasta la fecha desde 170.000 toneladas á 400.000.

Por tanto, está plenamente demostrado por los hechos, y está demostrado tambien por la ciencia, que estas Empresas de navegacion que llamais privilegiadas, lejos de cegar las fuentes de fletamentos para los vapores mercantes españoles, las abren nuevos caminos, las dan nueva vida y las señalan nuevos derroteros.

Sucede con esto lo que acontece con los ferro-carriles respecto de otros medios de trasportes. Vosotros recordareis (y me extraña que por la minoría republicana se haga ahora un argumento parecido al que los clericales hicieron en otra época respecto de los ferro-carriles); vosotros recordareis que uno de los argumentos de más fuerza que se hicieron durante la construccion de los ferro-carriles fué éste: no vais á hacer más que dar vida á las grandes Empresas; poneis el dinero del pobre contribuyente á devocion de los capitalistas, para que despues se aprovechen de esas líneas férreas (porque siempre que se han combatido estos contratos, nunca se ha visto el interés público, sino el interés del adjudicatario); y vais á matar á esos infelices que noche y dia, sufriendo el calor en el verano y el frio en el invierno, guian un pobre carro, ejerciendo así una industria con la cual sostienen á su querida y desgraciada familia; vais á matar las ventas y posadas; vais á hacer que desaparezcan los carruajes; vais á destruir toda esa série de pequeñas industrias, con las que se extiende la vida por todos los ámbitos de la Península. Y en efecto, Sres. Diputados, ¿qué ha sucedido despues que se han hecho los ferro-carriles? Pues que hay más coches, que hay más carros, que hay más medios de trasporte, y que hay más fondas. (*El Sr. Muro*: Pero ¿quién decia eso? Su señoría se lo ha atribuido á la minoría republicana, y la minoría republicana no ha dicho semejante cosa.)

He dicho, Sr. Muro, que vosotros los republicanos habeis empleado en esta ocasion un argumento completamente igual al que emplearon los clericales cuando se inició aquí la construccion de los ferro-carriles. ¿Acaso no os parece igual? Pues yo lo creo tan idéntico que puede confundirse con él; pero, en fin, no entablemos discusion acerca de esto: para la tésis que yo sostengo me basta con el hecho, y el hecho indudable es que con líneas tan subvencionadas ó más que estas, y si álguien lo negara lo demostraria, la marina mercante ha vivido, y no solo ha vivido sino que ha prosperado y ha aumentado, y tambien hay que fijarse en esto, en los momentos en que esa marina ha sufrido un rudo golpe por la crísis general de Europa y por la crísis todavía mayor de España que ha obligado á hacer ciertas reformas arancelarias con las que se ha procurado remediar las desgracias que han traido consigo la guerra de Cuba y la guerra de la Península. De suerte que no hablemos ya de argumentos de crericales ó de republicanos; basta repito con la afirmacion de que la marina mercante no muere sino que se desarrolla y crece al lado de las Compañías subvencionadas.

Ha hecho tambien el Sr. Baselga, al final de su discurso, un análisis de algunos artículos del contrato, y entre otros se ha ocupado del art. 20, que dice que los vapores que el contratista tenga designados al servicio de correos, serán preferidos para su despacho en las visitas de sanidad, puerto, etc. Esto que llamaba la atencion al Sr. Baselga, está copiado de un modo literal de los contratos vigentes en la materia, y tiene su explicacion. Sabeis que las necesidades del correo son preferidas á toda otra necesidad, y si á eso se añade que en esos vapores pueden ir fuerzas militares, pueden ir los funcionarios públicos, y por medio de ellos pueden enviarse pliegos de carácter oficial, ¿tiene algo de extraño que el Estado dé preferencia al despacho de esos vapores? Por este órden ha examinado el Sr. Baselga el art. 24, en el cual ha echado de ménos que no se especifican y determinan con la exactitud con que se especifican y determinan las condiciones de los barcos en las líneas generales, las condiciones de otros que se emplearán en el servicio á Marruecos, Fernando Póo y Buenos-Aires. Es verdad, Sr. Baselga; pero si S. S. se hubiera fijado en que estos servicios se inauguran y se establecen como una experiencia, de la cual ha de deducir el Estado, y ha de deducir la misma navegacion, qué ventajas y qué inconvenientes puede traer, y en qué condiciones deberá establecerse para que funcione con regularidad, no le chocaria á S. S. que se deje algo al conocimiento y al estudio práctico que no puede realizarse hasta despues de hecho el ensayo. Esta debe ser, por más que yo no lo afirmo autorizadamente, la razon que ha tenido el Gobierno para redactar el art. 24 en la forma en que lo está, estableciendo para unos buques determinadas y minuciosas condiciones, y dejando para otros cierta latitud, siempre que se den las garantías de seguridad para el pasajero, para el flete y para el correo.

El Sr. Baselga encuentra una deficiencia en el art. 28, que determina que cuando un barco se inutilice la Empresa habrá de aprontar otro, por lo ménos de las mismas condiciones. ¿Qué queria el señor Baselga? ¿Que además de la desgracia, que no es floja, sufrida por la Compañía, cada vez que un barco se pierda, se le impusiera la condicion de sustituirle por otro de mucho más coste? Me parece que la exigencia es algo cruel, y creo, aunque esto tambien tengo que decirlo por cuenta propia, que el Gobierno habrá tenido presentes consideraciones de equidad al redactar el artículo en la forma que lo ha hecho.

Tampoco he de detenerme mucho en recoger otras observaciones del Sr. Baselga sobre si debia haber en cada barco dos aprendices de maquinista, y sobre si se deberia establecer una escuela especial para esta profesion. Las observaciones de S. S. pierden toda su importancia desde el momento en que se ha admitido y forma parte del dictámen una enmienda del señor Navarro Reverter, por la cual se obliga á la Compañía Trasatlántica á que todos, absolutamente todos sus funcionarios sean españoles, hasta los agentes que ha de tener en los puertos donde parten y terminan los servicios combinados.

Voy apresurando, Sres. Diputados, el término de estas indicaciones, no porque no me queden muchas por contestar á las que ha expuesto el Sr. Baselga, sino porque, al cabo de treinta y dos dias de discu-

sion que lleva este dictámen, comprendo el cansancio de la Cámara, y no quisiera contribuir á aumentarlo con la pesadez de mi oratoria.

Ha supuesto S. S. que aplicando la contabilidad que establece el art. 7.° del contrato, los barcos de la Trasatlántica se hallan amortizados. Con solo tener presente la fecha de la construccion de los actuales barcos y hacer una sencilla operacion de multiplicacion, se ve la inexactitud en que, al tratar ese punto, como al tratar otros muchos, ha incurrido el Sr. Baselga. El más antiguo de esos barcos fué construido el año 1873, y los más modernos, y son varios, lo fueron el año 1884; de manera, que destinándose á la amortizacion de los barcos el 5 por 100, resulta que, para que se realice totalmente, necesita cada barco una existencia, por lo ménos, de veinte años. Me parece esto tan claro, que insistir en ello sería ofender vuestra benevolencia para conmigo y vuestro buen sentido.

Descartadas estas cuestiones de detalle, voy á entrar en el exámen de lo que pudiera llamar la trabazon del discurso de S. S. Comenzó el Sr. Baselga, como recordará la Cámara, presentando una exposicion de los que S. S. llamó los mayores propietarios, navieros é industriales de la Habana, y cuyas firmas no he tenido el gusto de ver. Mucho me extrañaria que ese documento fuera autorizado por la verdadera representacion de la isla de Cuba, porque todos conoceis ya la opinion de aquella isla favorable al proyecto, al ménos por las manifestaciones que aquí se han hecho públicas, y que oportunamente han llegado á manos de la Comision. Tambien me sorprende que teniendo la isla de Cuba tantos y tan dignos representantes en uno y otro lado de la Cámara, haya sido el Sr. Baselga el encargado de presentar la citada exposicion; pero en fin, sea cualquiera la razon que haya habido para que esa instancia no venga por el que yo entiendo que habria sido el conducto debido, lo cierto es que llega á la Cámara, en mi opinion, fuera de lugar y fuera de tiempo.

Ha hecho una declaracion á seguida, cuyo alcance é importancia no he podido averiguar, porque ha dicho el Sr. Baselga que hablaba en nombre propio, y no en nombre de la minoría republicana de que forma parte. La intencion que ha podido llevar S. S. con esta salvedad, insisto en que no he podido averiguarla; únicamente me la explico porque como hasta ahora esa minoría ha tenido la desgracia de que sus afiliados que llevan su voz en el Congreso, no den gusto á los señores, como no sea previendo el caso, mejor dicho la repeticion de los casos, no comprendo la salvedad del Sr. Baselga. Su señoría la explicará si cree que es digno de explicarse esto, y si no, lo dejará así por conveniencia propia, ó por conveniencias políticas de cualquier otro género, siempre respetables, y por mí escrupulosamente respetadas.

Nos ha repetido aquella historia famosísima que ya vosotros conoceis del expediente seguido por la Compañía Trasatlántica en el Ministerio de Ultramar, y nos ha vuelto á hablar de las tres proposiciones; de que se le ha dado más de lo que pedia, etc., y todas estas cosas que yo llamaria la parte vulgar de las impugnaciones de los señores de enfrente. Pero mezclado con tales repeticiones, ha hecho un cargo á la Administracion española, porque un expediente, mejor dicho, la iniciacion de este expediente se habia perdido en el Ministerio de Ultramar. Creo que el hecho debo explicarlo, aunque no sea más que por el puesto que ocupo, y he de hacerlo en las ménos palabras posibles.

En efecto, Sres. Diputados, este expediente de la Compañía Trasatlántica, iniciado cuando desempeñaba la Subsecretaría de aquel Ministerio el Sr. Suarez Vigil, se extravió en el Ministerio, y se extravió porque el Sr. Suarez Vigil, que á pesar de su quebrantada salud tenía un gran amor al trabajo y á cumplir con los deberes de su cargo, no solamente trabajaba las horas de oficina en su despacho, sino que cuando venian asuntos de cierta índole y de gravedad, hacía lo que suelen hacer todos los que quieren resolver con meditacion y detenimiento asuntos graves, se los llevaba á su casa para estudiarlos con detenimiento. Entonces ocurrió que se le agravara la enfermedad que padecia y muriese; por esto el expediente se extravió, y fué culpa indudablemente del exceso de celo, por la gran aficion al trabajo del que fué nuestro compañero el Sr. Suarez Vigil, y mi digno antecesor.

Esto es lo grave que ha ocurrido en este expediente, que haya habido un funcionario tan celoso por el cumplimiento de sus deberes, que no pudiendo trabajar las horas de oficina, aprovechaba las horas de descanso para destinarlas al despacho de los asuntos que le estaban encomendados. Por eso se ha hecho un cargo á la Administracion española; tan justo ha sido ese, como todos los que han salido de esos bancos. Lo que yo no sé, es por qué se ha hecho aquí el cargo, porque si se perdió efectivamente la instancia de la Compañía Trasatlántica, se volvió á reproducir, y se reprodujo con la misma nota que tenía. ¿A qué venía á traer tal incidente al debate?

No es cosa tampoco de insistir ya más en las razones que han determinado al Gobierno y á la Comision al aceptar su pensamiento, á contratar directamente en vez de hacerlo por concurso ó por subasta; este fué el tema principal de mi discurso el otro dia, y á lo dicho entonces me refiero, enfrente de las impugnaciones del Sr. Baselga.

Tambien ha insistido S. S. en que la Compañía Trasatlántica tiene dos subvenciones, una directa, que es la subvencion metálica por milla, y otra indirecta, que es el importe del trasporte oficial que el Gobierno se compromete á enviar en sus buques. Mi digno compañero el Sr. Villaverde demostró, y á mi juicio, con sobrada razon, que esto que se llama subvencion indirecta, no es más que el pago de un servicio, y el pago de un servicio por el ménos precio posible. Pero en definitiva, Sr. Baselga, sea ó no sea una subvencion, ¿cree S. S. que habria Empresa aquí, ni fuera de aquí, que quisiera encargarse del servicio del trasporte oficial para que luego se le negara el precio de los trasportes ó se le dieran á otra Empresa para que le hiciera una gran competencia? Yo creo que no.

Lo que S. S. llama subvencion indirecta, no es más que una ventaja recíproca pactada por la Compañía y el Gobierno, por medio de la cual la Compañía exige que no le haga otra la competencia en el mismo tráfico á que se va á dedicar y en el mismo camino, y el Gobierno accede á esta concesion; ¿para qué? Para exigir á la Compañía la rebaja de un 60, de un 40, de un 35 ó de un 10 por 100 en el precio del pasaje y el flete, segun los casos. Es más, el señor Baselga tan obstinado estaba en esto contra la Compañía, que decia: ¿creeis que los ferro-carriles no se obligarian á hacer el trasporte oficial por ménos del

valor de sus tarifas? Pues no solamente se obligan, sino que lo hacen por condicion impuesta por el Estado, y no creo que se le ha ocurrido á nadie considerar que el trasporte de tropas cuando van en funciones del servicio, que pagan un 25 por 100 del importe de las tarifas, sea una subvencion; antes por el contrario, creo que esa es una carga que de buena gana renunciarian á ella las Compañías, teniendo la seguridad de que las tropas hoy no han de hacer uso de otros medios de locomocion.

No es de mi incumbencia, y por eso termino aquí, tratar el asunto que ha dado lugar á que el Sr. Baselga hiciera á mi juicio los párrafos más brillantes de su discurso; me refiero á aquellos en que S. S. se lamentaba de cómo son trasportados los soldados á la isla de Cuba, de cómo vuelven, de que no se les haya satisfecho los abonarés á los licenciados y á las familias de los muertos en aquella Isla.

Solamente con la indicacion que acabo de hacer, comprenderán los Sres. Diputados que no son asuntos que competan á la Comision encargada de defender el proyecto que se discute. Sin embargo, me parece que puedo exponer alguna idea propia en este particular, porque es asunto que interesa á los defensores de la Patria, por los cuales, tanto el Sr. Baselga como yo, y todos los Sres. Diputados, tienen la ineludible obligacion de interesarse. Es verdad que la conduccion de tropas á Cuba se ha hecho á veces en malas condiciones, no porque faltaran éstas á los barcos, sino porque el espacio de que se podia disponer era menor del necesario. La culpa no fué de la Compañía, ni del servicio, ni del contrato; la culpa fué de nuestras desgracias políticas, que nos obligaron á trasportar en un brevísimo plazo muchas más tropas de las que se podia. Las necesidades de la guerra exigieron de los soldados españoles, no solo el sacrificio de ir á aquellos climas mortíferos, sino de ir en determinadas condiciones.

En cuanto á las condiciones en que nuestros soldados realizan la vuelta, el Sr. Baselga sabe que no es culpa tampoco de la Empresa ni de los barcos: las desgracias que ocurren tienen su orígen en la mala organizacion de los hospitales en Cuba, y especialmente de los hospitales militares, que tienen tan pocas condiciones higiénicas, que á veces los mismos compañeros de S. S. se determinaban á embarcar á los soldados aun no repuestos; porque creen que en los barcos están mejor que en los hospitales. Esta es la razon de que hayan ocurrido sensibles desgracias en el retorno de soldados licenciados, y esta razon debe tenerse presente para que el Gobierno procure remediarlo, no solo estableciendo en Cuba hospitales militares de condiciones saludables, sino recomendando á la sanidad militar que procure buscar los medios de dar los datos necesarios para que puedan crearse esos centros de salubridad donde el soldado pueda encontrar su curacion. Es asunto que merece estudiarse, y yo uno mi ruego al de S. S. para que se estudie; y ya que S. S. hablaba de cómo van los soldados á Cuba, yo creo, y es una idea que hace tiempo me domina, que si hemos de seguir con el actual sistema militar en Cuba, es preciso estudiar y resolver inmediatamente la cuestion de campamentos de aclimatacion, estudio que el Gobierno creo tiene hecho, y que yo me alegraria mucho que se realizara prontamente.

No hay para qué hablar de los pagarés que están sin satisfacer; aquí se ha hablado mucho de esto; todos los Ministros de Ultramar han explicado la razon de la sensible tardanza con que se satisfacen, cuando se satisfacen, esas obligaciones sacratísimas, como que son deudas originadas por servicios prestados á la Patria.

No hay indudablemente servicio tan grande y tan meritorio como el de que se trata: el honor de la Nacion española está comprometido en resolver prontamente este asunto, y yo una buena noticia puedo dar al Sr. Baselga, y es que el Gobierno de S. M., al que ciertamente no se puede atribuir la culpa de que esos créditos no se hayan satisfecho, está estudiando sin levantar mano el asunto, y espero que encontrará una fórmula por medio de la cual, sin más trabas administrativas ni más expedientes, pueda satisfacerse esa sacratísima deuda. He dicho.

El Sr. **BASELGA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Maura): La tiene V. S.

El Sr. **BASELGA**: Doy gracias al digno señor indivíduo de la Comision por las benévolas frases que ha tributado á mi modestísimo trabajo; yo, á mi vez, se las devuelvo á S. S., sintiendo al propio tiempo por la Cámara y por mí el tener que fatigar vuestra atencion con las rectificaciones que me veo obligado á hacer.

Refiérese el Sr. Rodrigañez en su contestacion á un recurso contencioso que la Compañía sostiene con el Estado por el pago de los derechos de navegacion y puerto; pero sin tener presente que hice mérito de él para demostrar cómo las Compañías se defienden cuando se les exige el cumplimiento de sus obligaciones. Y á propósito de esto, debo decir á S. S. que no he leido nada que no estuviera en el expediente, puesto que lo que leí fué un informe de un dignísimo funcionario, el Sr. Loren, cuyos conceptos son bastante luminosos. Y no hablemos más de este particular, que no merece la pena.

Dice el Sr. Rodrigañez que la minoría republicana tenía prejuzgada la cuestion cuando se trajo al Congreso el proyecto que se discute. Yo puedo asegurar á S. S. que si el estado de la Península hubiera sido más lisonjero, y los tesoros de Cuba, Puerto-Rico y Filipinas lo hubieran permitido, nosotros habríamos acogido con verdadero júbilo cualquier proyecto que inspirándose en principios de equidad y de prudencia, hubiese tendido á desarrollar las comunicaciones con nuestras provincias de Ultramar. No teníamos, pues, prejuzgada la cuestion, veníamos á estudiarla, la hemos estudiado, hemos asistido al debate y no habeis tenido la fortuna de destruir nuestras convicciones. Al contrario, vuestra defensa del proyecto nos persuade de que es funestísimo lo que vosotros juzgais beneficioso: el país dirá quién lleva la razon.

Ha dicho el Sr. Rodrigañez, refiriéndose á la declaracion que hice al comenzar mi discurso, una cosa que me importa mucho aclarar. Decia yo que si algo salia de mis labios que no mereciese el asentimiento de los amigos que se sientan á mi lado, no pretendia hacer á nadie solidario de mis palabras, que yo solo me declaraba responsable; lo cual no supone que haya divergencia entre nosotros, en ésta ni en ninguna otra cuestion, sino que revela los naturales temores que acompañan al que no teniendo bastante dominio sobre su palabra, preve que ésta no obedezca fielmente á su pensamiento.

Ya tiene explicado el Sr. Rodrigañez por qué hice

aquella declaracion, y me parece que S. S. debe quedar satisfecho, á no ser que se olvide del tejado de vidrio de su casa, á través del cual fácil es ver significativas abstenciones de personalidades distinguidas, votos arrancados por la disciplina, y silenciosas, pero elocuentes protestas. Y aun á mayor abundamiento podria decir á S. S. que cuando en la Comision de presupuestos se trató del crédito suplementario, participaban de mi opinion traducida despues á mi voto particular hasta 13 ó 14 indivíduos de aquella, que solo por espíritu de disciplina se sometieron al acuerdo de la mayoría.

Decia el Sr. Rodrigañez que habia yo hablado de quiebras, y de organismos superiores que embarazaban la marcha de la administracion, y el Sr. Rodrigañez planteaba este dilema. Si se trata de una Compañía quebrada, ¿cómo puede comprender el señor Baselga que puede embarazar ni en poco ni en mucho á la Administracion pública? Y si se trata de una Compañía poderosa, ¿cómo comprende el Sr. Baselga que pueda ser una Compañía quebrada? Pues, Sr. Rodrigañez, no hay más que ver el activo y el pasivo de la Compañía, y á pesar de que las obligaciones alcanzan una cotizacion de noventa y tantos por ciento, pregunte S. S. qué valor alcanzan las acciones. Y las obligaciones alcanzan ese valor por la esperanza de que este proyecto sea ley, por donde resulta que lo que se cotiza es la concesion que vais á otorgar, fenómeno este que, si bien se examina, á nadie puede sorprender, toda vez que el capital más efectivo y sustancioso de la Compañía Trasatlántica es el contrato que nos ocupa.

Ha hablado S. S. de la necesidad de que la Compañía sea única; y á propósito de esto me remitia por vía de contestacion á lo que S. S. dijo al Sr. Navarro Reverter. Pues bien; yo puedo dar por contestacion á S. S. lo que dijo el Sr. Navarro Reverter, y así abreviamos mucho.

La Comision nos ha traido un servicio completo para los correos de Cuba, Filipinas y Puerto-Rico, y combinaciones con otras líneas y prolongaciones y nuevos servicios, que cuestan al Estado una subvencion crecidísima, y decia el Sr. Rodrigañez: hemos conseguido de la Compañía el máximum, no se puede conseguir más. Se olvidaba entonces S. S. de que todavía se ha conseguido más, segun nos dijo el Sr. Presidente del Consejo de Ministros. En un negocio en el cual importa la subvencion 170 millones de pesetas en veinte años, el Sr. Presidente del Consejo de Ministros y los Diputados gallegos que amenazaban el éxito de la ley por su número y calidad, alcanzan lo que la Comision no alcanzó: una cuarta expedicion á Cuba sin subvenciones. ¿Y sabeis lo que importa una cuarta expedicion mensual á Cuba? Pues si no estoy equivocado, importa 1.200.000 pesetas al año, representando en los veinte años casi la cuarta parte de la subvencion. Vea, pues, el Sr. Rodrigañez cómo una de las partes contratantes, así considero á la Comision en este particular de mi razonamiento, no sacó todo el partido que podia sacarse y que otros sacaron.

Que la marina mercante se desarrolla con el monopolio de las grandes Compañías. ¿A qué vamos á entrar de nuevo en esta cuestion? Ya se ha dicho bastante respecto de ella. Esa es una opinion de S. S., que ya ha sido contestada antes de ahora. Su señoría está satisfecho de ella, y yo no voy á contradecirla: el tiempo y el país la juzgarán.

Pero S. S., extremando los argumentos, me ha atribuido cosas que yo no he dicho respecto de los ferro-carriles. Decia S. S., y el error no debe ser por causa de S. S. sino por mi falta de medios para explicarme, decia S. S. que en los ferro-carriles existe el sistema de subvenciones y la obligacion de prestar ciertos servicios oficiales económicamente ó á precios reducidos, siendo esto para las Compañías una carga pesada.

Señor Rodrigañez, cuando un tren va lleno de viajeros, la carga será para la locomotora, pero el beneficio es para la Empresa, aunque aplique tarifas excepcionalmente baratas, y prueba de ello son los llamados trenes de recreo, que tan pintorescamente describia el Sr. Laviña.

Cuando yo censuraba el art. 20 del contrato, claro es que me referia á esa preferencia que se da á la Empresa en términos tan absolutos que ninguna atencion se considera preferente, ni los servicios de guerra, ni los de policía, ni los de seguridad pública, ni los de sanidad. Todo está subordinado á la Compañía; basta que ella se presente para que se suspendan por completo todos los servicios. Eso es lo que dice el art. 20, y para que no quede en duda, se le voy á leer á S. S.

«Art. 20. Los vapores que el contratista tenga designados á este servicio serán preferidos para su despacho en las visitas de Sanidad y puerto y en las oficinas del Estado, debiendo ser atendidos sus capitanes en el momento en que se presenten, suspendiéndose cualquier otro asunto, si fuese necesario, hasta que quede despachado el correo.»

Además de la generalidad del precepto y acaso por ella misma, se presta al abuso, y este es otro de los motivos de censura que el artículo me ofrece.

Se ha hablado mucho de lo que dispone el art. 24 sobre los servicios de Fernando Póo y de Marruecos, y se ha dicho que no estando todavía muy estudiado este asunto, el Gobierno y la Empresa, á los dos años de establecer el servicio, podrán suspenderlo ó continuarlo, y sacarlo á subasta ó á concurso. Pues yo entiendo que si á la Compañía le conviene, despues de los dos años, hará que la subvencion aumente, ó seguirá con la misma; pero que de todos modos continuará prestando el servicio.

Contestando el Sr. Rodrigañez á lo que yo brevemente dije sobre el art. 22, que prevé el caso de la pérdida de algun barco, obligando á la Empresa á sustituirle con otro que reuna las mejores condiciones, ha dicho: despues de la desgracia de la Compañía, ¿cómo quiere el Sr. Baselga imponerle un sacrificio, obligándole á adquirir un barco mejor que los demás? Para hacer esta pregunta el Sr. Rodrigañez, necesita olvidar que si hay en esto desgracia, que no lo dudo, no es muy grande; porque teniendo la Compañía asegurado el barco, cobraria el seguro, y sin mayor desembolso, acaso con ventaja, le sería fácil adquirir otro buque de superiores condiciones.

No digo nada respecto de los maquinistas, porque la cosa, despues de lo que se ha dicho, no tiene importancia.

Dice el Sr. Rodrigañez que la amortizacion de los barcos consignada en el art. 7.° tardaria en verificarse, porque muchos de ellos son modernos. Yo siento no traer aquí la nota de las edades de los barcos, para que se viera, aunque ya lo hizo constar el Sr. Navarro Reverter, que los hay abuelos, y abuelos achacosos; pero

no necesito este dato, porque, segun el parecer de personas competentes, la vida de los barcos, en las condiciones que tienen los de la Compañía Trasatlántica, no es de veinte años, como ha asegurado S. S., sino de diez, y aun me parece mucho para barcos que no tienen compartimientos estancos, ni casco de acero, ni doble fondo, ni muchas de las condiciones que exigen los progresos de la construccion naval.

No he pretendido hacer un cargo al Sr. Suarez Vigil por el cumplimiento de sus deberes en el despacho de la Subsecretaría de Ultramar; bastábame saber que aquel digno funcionario habia fallecido para que me vedase toda censura el respeto á su memoria. Referia un hecho por desgracia frecuente en nuestras oficinas: el del extravío de documentos.

De la contratacion por concurso se ha hablado ya tanto, se han expuesto tantas razones, que no me atrevo á insistir; pero toda vez que se ha invocado en distintas ocasiones por la Comision la autoridad del Consejo de Estado, yo la invoco tambien para decir que ese alto Cuerpo opinó que el concurso para esta clase de servicios era muchísimo mejor que la contratacion directa.

Respecto á la subvencion del pasage (yo considero esto como subvencion indirecta), diré á S. S. y á la Comision en que tan dignamente figura, que si lo juzgan como carga ó gravámen para la Empresa, borren el artículo en que se impone, y digan en su lugar que el pasage oficial podrá contratarlo el Gobierno en las condiciones que estime ventajosas ó aceptables, con cualquier Compañía, y verá S. S. cómo la Trasatlántica no pasa por eso. Porque, como dije antes, las Empresas de trasportes no suman tanto sus beneficios por el precio elevado de las tarifas como por la abundancia de mercancías y pasajeros; así es que les importa poco deducir el 50 ó el 60 por 100 siempre que se les asegure carga abundante y constante, que por otro lado, suele estar, por ley de la vida económica, en relacion directa con la baratura de los fletes.

No quiero hablar más del trasporte de los soldados y de las condiciones de nuestros hospitales; sin embargo, no puedo dispensarme, perteneciendo á un Cuerpo al cual parece que S. S. dirige algun cargo, de decir al Sr. Rodrigañez que, efectivamente, los hospitales de Cuba y de Puerto-Rico, lo mismo que los de la Península, dejan muchísimo que desear, y en Madrid tiene S. S. el primer hospital militar de la Nacion amenazando inminente ruina. Este es otro de los motivos que yo tenía y tengo para afirmar que mientras no atendamos á estos servicios y no tengamos medios, porque somos pobres, de atender cumplidamente á necesidades tan imperiosas, como que son de humanidad, no podemos permitirnos los lujos de estas subvenciones.

Para concluir, ha dicho una cosa el Sr. Rodrigañez, que me ha sorprendido en lábios de persona tan autorizada como S. S., y es, que los republicanos y los clericales han hablado, cuando se discutian las cuestiones de ferro-carriles, de los grandes males que podrian venir á otros medios de locomocion más modestos con el desarrollo de esos servicios. No, señor Rodrigañez; ni los clericales, ni los republicanos, ni los monárquicos han temido nunca el progreso; esto habrán podido temerlo las gentes groseras, que creen que el progreso es un peligro y poco ménos que pecado mortal. Pero despues de todo, estas son vulgaridades de las cuales el Sr. Rodrigañez no debe hacerse eco para aplicárselas á ningun partido, que ninguno hay en España capaz de caer en los abismos del absurdo y del ridículo, predicando cosas ridículas y absurdas.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Para rectificar en el sentido estricto de la palabra.

Yo no he dirigido cargo alguno al Cuerpo de sanidad, ni de aquí, ni de allá. He explicado, por las malas condiciones de los hospitales militares de Cuba, el por qué los médicos compañeros de S. S. se apresuran á dar de alta á los soldados que en ellos convalecen, diciendo que entre la necesidad de tenerlos en sitios malsanos ó enviarlos á acabar de curar á la Península, prefieren esto último. Y además, para tranquilidad del Sr. Baselga, le diré que segun la opinion de cuantas personas he consultado sobre esta materia, todas ellas han dado la razon al Cuerpo de sanidad militar.

El cargo que habia yo dirigido, ó mejor dicho, el paralelo que establecí entre vuestra campaña y la que yo llamé campaña de los clericales, era exactísimo. Vosotros combatís este contrato porque un gran servicio va á anular los pequeños servicios de la marina mercante; y yo decia: los clericales combatian los ferro-carriles porque iban á anular los pequeños medios de trasporte. ¿Es que no fueron los clericales los que combatieron esto? ¿Es que fueron otras personas ménos cultas? Lo mismo me da; el hecho es que el argumento se hizo, y que ahora se hace un argumento igual; y no insisto en atribuirlo á los clericales entonces, ni á los republicanos ahora.

Amortizacion de los barcos. Señor Baselga, si se destina el 5 por 100 de su valor para amortizar un barco, para llegar al 100, que es el valor del barco que se amortiza, se necesitan veinte años; porque si no falla la aritmética, 5 por 20 son 100, que es precisamente el valor del barco que se amortiza.

Es una afirmacion bastante gratuita y demasiado aventurada la que ha hecho el Sr. Baselga, de que la Compañía Trasatlántica seguirá con los servicios de Africa. Nosotros no adelantamos ni que seguirá ni que no seguirá; pero se os ha dicho lo bastante para que, si vosotros hubiérais oido nuestras palabras con más atencion y ménos injusticia, hubiérais comprendido que el Gobierno y la Comision tienen la vista fija en que haya dos grandes Compañías, si es posible; que haya dos grandes Compañías que puedan competir con las Compañías extranjeras. Nuestro objetivo ha sido éste: que las Compañías que se encarguen de la navegacion española tengan bastante fuerza para luchar, y luchar con ventaja, con las Compañías extranjeras. Si de los servicios que establecemos, tanto á las Antillas, como á Filipinas, como á Africa, como al Rio de la Plata, pudieran resultar dos Empresas bastante poderosas para luchar con las que en otras partes de la Europa hacen otros servicios análogos, nosotros nos daríamos por muy satisfechos; y ese es nuestro deseo, no que haya una sola Compañía. Lo que queremos es que las Compañías que hagan los servicios españoles sean bastante fuertes para competir con las extranjeras; y nada más sobre este punto.

De todo lo demás de que el Sr. Baselga se ha ocupado, como realmente á mí no me ha atribuido nin-

guna idea que no haya emitido, y S. S. las ha contestado, no creo que debemos entablar una nueva polémica. El Sr. Baselga ha interpretado exactamente mis palabras; en el *Diario de las Sesiones* constarán las de S. S. y las mias; no hablemos más, y dejemos que los señores Diputados juzguen ahora, y mañana el país.

El Sr. **BASELGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **BASELGA**: Me olvidé en la rectificacion anterior de una cosa que considero importante, y á la cual se refirió S. S., que es la exposicion que presenté al comenzar mi discurso y que el Sr. Presidente ha tenido la bondad de acordar que se imprima en el *Diario de las Sesiones*.

Decia S. S. que le extrañaba que habiendo aquí Diputados ilustres de la isla de Cuba, hubiera sido yo el encargado de presentar la exposicion. La explicacion, sin embargo, es llana; los firmantes, que son comerciantes, navieros, industriales y hacendados de aquellas provincias, todas personas muy respetables y en gran número (tiene cinco hojas llenas de nombres), quisieron que la presentara el Sr. Marqués de Muros en el Senado; pero discutiéndose aquí antes el proyecto, se pensó en la oportunidad de presentarla al Congreso; y como los dignos Diputados de Cuba pertenecen á distintas escuelas, se pensó tambien en que no era conveniente dar, aunque solo fuera para el simple efecto de la presentacion, la preferencia á uno sobre los demás, y se me entregó á mí, como persona neutral, ajena á la diputacion cubana.

Vea, pues, S. S. cómo habiendo aquí representantes ilustres de aquellas provincias, no tiene nada de particular que sea yo quien haya presentado esa exposicion.

Respecto á las firmas y á su calidad, aquí están, y el Sr. Rodrigañez puede verlas. De todos modos, su señoría la verá impresa, porque así se ha servido acordarlo el Sr. Presidente.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **RODRIGAÑEZ**: Realmente para decir al Sr. Presidente que no tiene necesidad de mandar imprimir esa exposicion, porque está impresa en el *Diario de las Sesiones*; pues si es la misma que el señor Marqués de Muros presentó en el Senado, se imprimió hace tiempo para conocimiento de los Sres. Senadores, Diputados y del país entero.

Sin embargo, si el Sr. Balsega quiere aumentar su discurso con el apéndice de la exposicion, nada tengo que decir. (*El Sr. Baselga*: No quiero más que lo que se ha acordado.)

El Sr. **LABRA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LABRA**: Señores Diputados, seguramente que nadie esperará que á estas alturas yo pronuncie un discurso. Me levanto en cumplimiento de un deber y en nombre de la minoría autonomista que ocupa estos bancos, para recoger, en las ménos palabras posibles, con toda la brevedad propia del caso, las reiteradas alusiones de que hemos sido objeto en el curso de este largo é interesante debate, y al mismo tiempo para explicar por qué no hemos tomado parte en la discusion y por qué vamos á votar en contra de este proyecto de ley.

La cuestion de las relaciones postales de las provincias trasatlánticas con la Metrópoli, ha sido por mucho tiempo, hasta hace muy poco, materia propia y exclusiva de los presupuestos de Ultramar; y considerado el gasto que producian como una carga esencialmente colonial sobre él, se ha discutido constantemente, así en Cuba y Puerto-Rico como en el seno del Parlamento español, solo por los directamente interesados en el asunto.

Habia ya opiniones formadas sobre la naturaleza del servicio, sobre la conveniencia de continuarlo, sobre la necesidad de modificarlo, y últimamente sobre las deficiencias positivas que en él se advertian acerca de la conveniencia de darle nueva forma, y quizá de suprimirlo completamente, dado el estado económico y los medios y recursos mercantiles y marítimos que hoy tienen nuestras islas de Cuba y Puerto-Rico. Sobre esta materia bien puede decirse que habia opinion formada. De una parte estaban los que sostenian la reforma en el sentido de la mayor rapidez y del mejor servicio de la Trasatlántica, y de otra, los que creian que habia llegado la hora de suprimir este servicio, porque los medios naturales de aquellos países eran bastantes para verificarle. En este sentido puede afirmarse que no solo tenian formado juicio nuestros amigos y nuestros periódicos en Cuba, sino otras muchas personas de opiniones muy distintas á las nuestras; y buena prueba de ello la exposicion presentada por el Sr. Baselga, que viene autorizada por firmas respetabilísimas del comercio de la Habana.

Pero desde el momento en que se ha presentado la cuestion al Parlamento, no ya como un asunto particular, al cual los Sres. Diputados puedan ó no prestar atencion segun que sientan ó no el estímulo de un especial interés, sino como una cuestion general que solicita la atencion de todos los Sres. Diputados, por tratarse de una carga nacional, nosotros hemos debido proceder con cautela y dentro de ciertas condiciones de tacto político. Por eso hemos empezado por dejar la iniciativa de las críticas y censuras que aquí se han escuchado á aquellos Sres. Diputados que por su posicion, por sus antecedentes y por su representacion podian dar á estos debates el carácter y el tono propios de una discusion de interés general, de suerte que las razones y argumentos que alegasen influyeran en el ánimo de todos los Sres. Diputados sin que nadie pudiera ver en sus críticas y censuras, respecto de este proyecto, nada que pareciese inspirado por un particularismo local, que muchas veces viene á convertirse en un argumento en contra de las mejores aspiraciones. Por esta razon la minoría autonomista ha permanecido en silencio oyendo respetuosamente á todos los Sres. Diputados que han hablado en pró ó en contra; y en verdad que lo que ha sucedido ha superado completamente todo lo que nosotros podíamos esperar.

Todos habeis visto con qué detencion, con qué riqueza de conocimientos y de detalles se ha discutido de una y otra parte este asunto, quedando patentizado que la carga que el contrato con la Trasatlántica supone es una carga enorme, que el país tiene que responder con un sacrificio extraordinario, y que esto lo reconoce el Parlamento ó un grupo considerable de Diputados completamente extraños á los que se sientan en estos bancos, y que por su rpresentacion particular pudieran tener un interés especial en este asunto. De suerte que la primera vez que se ha discutido la Trasatlántica como una carga general, han quedado satisfechas todas nuestras aspiraciones y justificadas todas las críticas que sobre este asunto

pudiéramos hacer; y hasta para mayor complacencia por nuestra parte, no ha revestido el debate carácter alguno político. Cada uno de los Sres. Diputados que han intervenido en él ha tomado un punto de vista, ya el legal, ya el económico, ya el de las relaciones del contrato con la marina mercante española y con la situacion mercantil de nuestra Patria; pero todos han excluido el punto de vista político. Tanto mejor para nuestra empresa, porque al fin y al cabo se ha visto que se trata de una carga discutible.

Pero por lo mismo que no se ha hablado de política (y yo no he de entrar en ese terreno), me ha de ser lícito lamentarme de la costumbre que se va introduciendo de cinco á seis años á esta parte en el juego de nuestros partidos y de las situaciones, á saber: que los Gobiernos acepten compromisos, provoquen tempestades, arrostren las graves dificultades de la opinion pública y de las votaciones en el Parlamento por cuestiones que no son de aquellas que en el órden de la política determinen la caida ó la entrada de un Ministerio. Así sucedió al partido conservador en la última temporada de su administracion; ahora sucede lo propio al partido liberal, cuyo candor aceptando este proyecto lamento grandemente, deseándole que no lo pague muy caro en la série sucesiva de las evoluciones de la política española.

De otro lado, me parece que ni la Comision ni los oradores que han combatido el proyecto han negado que la subvencion es considerable; los unos lo han justificado, los otros lo han combatido; pero el hecho de que se trata de una subvencion considerable, de una carga verdaderamente pesada ha sido reconocido por todos; y á mí me importa decir que esta carga tan grande para un servicio de cierta naturaleza, cuyo peso han de llevar por mitad el Tesoro de la Metrópoli y el Tesoro de las colonias, hoy agonizantes, extenuadas, que están buscando remedio á su situacion económica, se contrae, contrariando la práctica constante de todos los países colonizadores, en ninguno de los cuales se hace pesar sobre las colonias este género de servicios. Y no he de entrar en el fondo del asunto. Pero nosotros, que hubiéramos votado siempre en contra de este proyecto, con mayor razon hemos de votar ahora, despues de los discursos que se han pronunciado aquí. Yo, que he asistido á este debate con una imparcialidad relativa, y por lo mismo que no he tomado parte en él, no he corrido el peligro de que influyesen en mis juicios las sugestiones del amor propio, he podido apreciar mejor ciertas afirmaciones.

Entiéndase bien: que desde el primer momento he creido, como el digno presidente de la Comision, que en este asunto de la Trasatlántica habia algo más que el carácter puramente mercantil del servicio que se encomienda á esa Compañía; que además del carácter económico habia otro más elevado que importaba á nuestras relaciones internacionales; y por otra parte debo declarar que no ha sido en mí materia de debate y asunto de séria meditacion la cuantía del sacrificio, por grande que el sacrificio sea, porque en estos asuntos en que se solicita la cooperacion de Compañías mercantiles, como las Sociedades mercantiles no se constituyen para hacer obras de beneficencia, hay que pagar sus servicios, y cuando esos servicios son importantes, el pago tiene que ser tambien importante. De suerte, que ni las ganancias de la Compañías, ni la mayor ó menor importancia del capital afecto á estas responsabilidades han sido obstáculo para que yo haya seguido con cierta atencion y con cierta imparcialidad el debate que sobre otros puntos se ha promovido. En cambio lo que me parece que no podrá negarse, porque han resultado de una evidencia absolutamente indiscutible á pesar de los esfuerzos extraordinarios hechos por la Comision y por el mismo Ministerio cuando ha tomado parte en la discusion, han sido tres puntos que explican perfectamente nuestro voto en contra del proyecto.

El primer punto es el relativo al concurso. No voy á razonar acerca de esto, porque despues de lo dicho por los que me han precedido en el uso de la palabra, sería inútil cuanto yo añadiera; pero yo he oido afirmar á la Comision que, á su parecer, no hay en España más que una potencia naval, no hay más que una Empresa que reuna condiciones suficientes para que el Gobierno se entienda con ella, á fin de establecer este servicio con un carácter positivo y permanente; y en cambio de esta afirmacion, que respeto por el mero hecho de salir de labios tan autorizados como los que la han hecho, he escuchado otras observaciones, por las que he podido apreciar que existen casas navieras con medios suficientes para adquirir barcos en el extranjero, siendo notorio que hay en los arsenales ingleses muchísimos barcos que están esperando quien quiera comprarlos; y viendo las razones en que se fundaban unos y otros, yo, que contemplaba las cosas desde fuera, al propio tiempo que daba perfecto asenso á las afirmaciones de la Comision, no podia negarlo á las que hacian otros señores Diputados, apoyándose en datos autorizados; de suerte, que al ver que se afirma que no hay más que una Empresa posible, mientras otros aseguran que puede haber cuatro, para mí no hay otra solucion que el concurso, único medio de ver á cuál de las dos partes asistia la razon.

Luego ha aparecido otro punto, respecto del cual no cabe discutir; me refiero, señores, á la rapidez de las comunicaciones. El hecho positivo que de aquí resulta es que dais como plazo nada ménos que veinte años para que los barcos encargados de estos servicios desarrollen una velocidad de $12 \frac{1}{2}$ millas por hora; y cuando yo veo esto; cuando considero que hoy mismo el progreso de la maquinaria asigna para los buques que en otras Naciones se usan una velocidad no inferior á 14 ó 15 millas, no puedo ménos de asustarme ante ese porvenir de veinte años, con una velocidad que ha de quedar muy por bajo de la que desarrollan todas las líneas extranjeras. Y, señores, este dato de la velocidad es importantísimo; porque así como en el órden político, generalmente considerado, es dato grave é importante el de la geografía, en la especialidad de la política contemporánea es dato grave el de la velocidad; hasta tal punto, que hay soluciones políticas que á la velocidad de comunicaciones se subordinan, y que en tanto son posibles ó dejan de serlo, en cuanto es ó no posible la rapidez en la comunicacion.

Admito de buen grado el criterio de la Comision respecto á que hay necesidad de desarrollar y fortificar esta Empresa naviera, ya que es la única potencia marítima que tenemos, y á que hay que darle tiempo para que todo ese material que hoy tiene lo vaya trasformando; pero si, como límite de velocidad durante el largo período de veinte años, no le exigís más que esas $12 \frac{1}{2}$ millas por hora, y no se podrá co-

municar con la isla de Cuba en ménos de catorce ó quince dias, me parece indudable que ese proyecto adolece de un defecto sustancial, que por sí solo justificaria nuestra oposicion.

El último punto de los tres que he anunciado es no ménos importante; el del exclusivismo de todas nuestras relaciones mercantiles por esta Empresa subvencionada. Porque imaginad, Sres. Diputados, todo el acrecentamiento posible de nuestra política exterior; imaginad todo el desarrollo mercantil de nuestras relaciones con los demás pueblos del mundo, y que hayamos de establecer comunicaciones con todos los puertos de América, con los de Oceanía, ya sea directamente, ya doblando el cabo de Hornos, ya cruzando el canal de Panamá cuando se construya; pues todo, absolutamente todo, está previsto; á todo esto se extiende la accion y el exclusivismo de la Compañía Trasatlántica; de suerte que vais á colocar á esa Empresa en condiciones tales que no podrá haber para nuestra marina mercante nuevas relaciones que establecer, nuevos mercados que explotar; y esta es la proteccion que ofreceis á esa marina mercante, que en otras Naciones está estimulada y auxiliada con subvenciones especiales y primas á la navegacion.

Por estas razones, nosotros, que desde aquí hemos recogido las observaciones de los defensores y de los impugnadores del proyecto con un espíritu de perfecto desinterés en el fondo de la materia, tendríamos ya autorizadísimos motivos para votar en contra del dictámen.

Pero tenemos, además, una razon especial, que voy á exponer en muy breves palabras. Ha sido objeto de una larguísima campaña por parte de los Diputados autonomistas la idea de traer al presupuesto general del Estado todos aquellos servicios que por su propia naturaleza no deben gravar nunca exclusivamente á las colonias, y hemos creido que el servicio trasatlántico, á manera de lo que sucede con las grandes vías férreas ó las carreteras, no debe gravar, sin cometerse una grave injusticia, como carga colonial al presupuesto de las Antillas.

La fuerza de las ideas y consideraciones diversas acerca de la situacion económica de nuestras provincias de Ultramar, hicieron en tiempo de los conservadores que Puerto-Rico y Cuba pagasen la mitad de aquellos gastos y que la Península pagase la otra mitad; pero aquel adelanto realizado en 1884-85 se encuentra detenido de una manera visible por el proyecto que discutimos.

Por esta virtud, nos encontramos con que la isla de Cuba, que en 1884 pagaba 666.000 pesos por ese servicio, bajó en 1885 á 404.250, y mediante este proyecto pagará 471.836'68; y la isla de Puerto-Rico, que en 1884 pagaba 156.000, y que por la reforma de 1885 pagó 57.750, pagará ahora 67.405'24; de donde resulta, sumadas ambas diferencias, que Cuba y Puerto-Rico pagarán ahora 77.241'92 pesos más que en 1885.

Doy por supuesto que despues de realizado el contrato con la Trasatlántica habrán desaparecido aquellos servicios que venian regulando las relaciones mercantiles de la isla de Cuba con el Centro de América y con Méjico, porque si esos servicios continuaran, la diferencia que antes he indicado sería mucho mayor. Pero, ¿por qué se ha verificado este aumento? ¿De qué suerte se ha hecho? ¿Se aumentan las ventajas que van á obtener por esos nuevos servicios Cuba y Puerto-Rico? De ninguna manera; y de todas suertes, se ha detenido el progreso que venía realizándose y que se habia obtenido ya de los conservadores; y vosotros, hombres del partido liberal, habeis cometido una grave falta restableciendo una doctrina ya desusada, aumentando gastos que no responden á nuevas ventajas.

Todavía hay otro dato no ménos importante, porque este proyecto afirma por veinte años sobre los presupuestos de Cuba y de Puerto-Rico una carga que tiene carácter de carga nacional, y tendremos sobre aquellos presupuestos un gravámen que debia pesar sobre el presupuesto general, y á cuyo pago debian contribuir todas las provincias de España, entre ellas Cuba y Puerto-Rico, en la misma proporcion con que contribuyen al sostenimiento de las demás cargas generales.

Yo ruego á los Sres. Diputados y al Gobierno, sobre todo, que piensen en qué circunstancias se hace ese aumento. Las provincias ultramarinas se encuentran en tal situacion, que ha llegado, sin duda, el momento de realizar aquellas grandes abnegaciones, en virtud de las cuales parecia que estaba dispuesta la Metrópoli á tomar sobre sí algunas cargas para contribuir á que se levantara la riqueza destruida de nuestras provincias de Ultramar.

No quiero adelantar ideas; hay pendiente un debate sobre el estado mercantil y económico de Cuba y Puerto-Rico; en él se presentarán algunos datos de este órden, indiscutibles, incontestables; pero permitidme que os recuerde que el último dato respecto de Puerto-Rico, es un dato oficial, el informe del intendente. ¿Sabeis lo que se dice en ese informe? Que Puerto-Rico está viviendo hace tres años del capital; es decir, que lo que paga para sus consumos, lo que paga por contribuciones públicas, es más que lo que produce, y tiene sus propiedades abandonadas. En Cuba se contribuye en proporcion mercantil del 70 por 100 de las utilidades, y cada habitante paga 88 pesetas por 44 pesetas que paga cada habitante de la Península.

En este estado, cuando por todas partes la ruina se presenta, cuando está en perspectiva la represalia de los Estados-Unidos, cuando ha comenzado para Puerto-Rico la represalia de los aranceles de las Antillas francesas, cuando comienza la emigracion en la pequeña Antilla, abrís las puertas y aumentais los gastos respecto de los servicios que no ha de traer ventajas de ningun género á aquellas comarcas. Señores, á medida que más medito sobre estos problemas ultramarinos, creo que aparte de las cuestiones puramente doctrinales y de principios, hay algunos puntos que son como prejuicios que influyen en la manera de resolver algunos negocios de aquellos países. Allí se cree que todo se consigue en la Península poco ménos que de balde, que las comodidades están á la mano de todo el mundo; y esto se explica, porque la mayor parte de nuestros emigrantes van llenos de ilusiones, pero en cambio aquí no hay medio de convencer á nadie de que Puerto-Rico y Cuba son inagotables, porque sin duda se dice que por algo se llama rico á Puerto-Rico, y por algo Cuba es la más hermosa de nuestras Antillas.

Los hombres políticos creen que estas observaciones que hacemos una y otra vez no constituyen más que desahogos, unas veces de despecho, otras como satisfaccion de reclamaciones de aquellos contribuyentes que no quieren pagar, cuando es la triste rea-

lidad, la miseria y los clamores de nuestros amigos que nos piden pan y tranquilidad para la vida, y por otra parte reformas para desarrollar todo género de riqueza. Siendo esto así, cuando se nos aumentan las cargas, cuando este proyecto no nos trae ninguna ventaja, ¿creeis que nosotros nos podemos asociar á él? Ved, por tanto, que si no tuviésemos esta razon general tendríamos un interés puramente especial y al emitir nuestro voto, respetuoso siempre, lo acompañamos de una enérgica protesta contra el retroceso indudable en el movimiento iniciado hace dos años de descargar á los Tesoros de Cuba y Puerto-Rico de gastos de carácter general; retroceso tanto más grave, cuanto que por todas parte la triste suerte de aquellas tierras no pide más que reparo, tranquilidad y desahogo, y se está en el caso de realizar algo de lo que podia insinuarse en vista de los razonamientos que exponia el señor presidente de la Comision, á saber: que no hay una sola Nacion colonizadora que tenga establecido el pago de este servicio sobre el presupuesto colonial, y que no hay una sola colonia que deje de considerar estas relaciones con su Metrópoli como base positiva de una gran intimidad, y que responda al interés general de toda la Patria.

Y las relaciones entre la Península y las Antillas, entiendo que pudieran mantenerse sin los sacrificios de la Trasatlántica; pero lo que no entiendo de ninguna suerte, es que siendo necesaria esta situacion para otros intereses mercantiles se aumente el sacrificio para Cuba incurriendo en un verdadero retroceso, y cargando sobre esta Isla y sobre la de Puerto-Rico asuntos que no les corresponden.

Despues de haber explicado el voto de esta minoría con más palabras de las que me proponia hacerlo, y agradeciendo á la Cámara su benevolencia, mantengo la protesta respetuosa del grupo autonomista en contra de ese proyecto.

El Sr. **GAMAZO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO**: Hacía ya tiempo que tenía el gusto de contender con mi amigo particular el señor Labra, y ya casi habia perdido el recuerdo de ese arte magistral con que S. S. insinúa en la forma más suave los argumentos más terribles contra lo que quiere combatir; sobre todo habia perdido el recuerdo de aquella habilidad con que S. S. aprovecha todas las ocasiones para levantar la bandera y mantener el calor del partido que acaudilla tan dignamente.

Voy á contestar muy pocas palabras en nombre de la Comision al discurso del Sr. Labra. Si lo que no creo ni espero, con motivo de ese debate á que S. S. se ha referido, debate empezado y suspendido, me viese obligado á hablar, tendria entonces ocasion de ocuparme en el exámen de algunos de los problemas que ha enunciado S. S.; por ahora creo que debo limitarme á decir que las tres consideraciones con que el Sr. Labra cree justificado el voto negativo que va á emitir contra el proyecto, aquellas tres consideraciones capitales, han sido en mi sentir victoriosamente desvanecidas en el curso del debate. No he de volver sobre este punto, no he de decir nada acerca de lo que ámpliamente ha sido discutido y tratado; pero hay una cuestion especial planteada aquí por el Sr. Labra, en la cual no quiero que aparezca la Comision como equivocada. El Sr. Labra pretendia que en este proyecto hay una injusticia en lo que se refiere al reparto de la subvencion entre Cuba y Puerto Rico, y no sé por qué no ha dicho tambien que respecto á Filipinas. Pues lejos de esto, Sres. Diputados, el proyecto afirma la conquista que los señores representantes de las Antillas hicieron en 1884, y la extiende á Filipinas, lo cual era un deber para los indivíduos de la Comision, que conocen la situacion de esas regiones de nuestro territorio. ¿Qué importa, Sres. Diputados, que se paguen 60.000 duros más de subvencion, cuando al lado de este argumento hay la afirmacion incontestable de que se va á establecer y á asegurar por tiempo de veinte años servicios de las Antillas á otras Naciones americanas, servicios de que no podian tener seguridad aquellas provincias?

¡Ah! ¿Es qué pretende el Sr. Labra que es igual tener una línea subvencionada, una línea obligatoria, que estar al arbitrio del interés y las conveniencias de los navieros españoles y aun extranjeros? Esta puede ser una cuestion de doctrinas, una cuestion de principios; el Sr. Labra puede ser partidario de que el país abandone este servicio y de que no se cure para nada de tenerle asegurado para un caso de adversidad; pero esa no es la opinion de la Comision ni del Gobierno, y aun pudiera añadir que tampoco la de la gran mayoría de los Gobiernos de otros países. La opinion dominante es contraria á la del Sr. Labra; y puedo asegurar, sin temor de equivocarme, que la doctrina de S. S. no es la doctrina de las Cámaras españolas, que nunca pueden ser indiferentes á nuestras relaciones con las Antillas, ni mirar con desden los medios de comunicacion, que en momentos de conflicto permitan trasladar á Cuba 200.000 soldados en tiempo de paz, fomentar la riqueza pública desarrollando el tráfico y proporcionando mercados, de cuya falta, con razon se quejan los representantes de nuestras provincias americanas. Despues de todo, es incontestable que Cuba y Puerto-Rico, dentro del contrato actual, aseguran en bandera española la rebaja de los derechos de aduanas, que pagan muchos en Méjico, mercado que no nos estaba tan abierto hasta hace poco tiempo; y esto es para ellas, como para la Península, un beneficio notorio.

Pero, además, Sres. Diputados, ocurre que dentro de este mismo proyecto hay un artículo, por virtud del cual el Gobierno puede, cuando las circunstancias del momento lo aconsejen, trasladar las líneas establecidas de un punto á otro, suprimir, por ejemplo, si no fuera necesaria, ó si, lo que no es de esperar, fuera inconveniente, la línea de comunicacion con las Naciones latinas de América, y aumentar el trayecto y los servicios directos en la línea de Oriente; y en ese momento, no solo no sería superior la subvencion que pagaran Cuba y Puerto-Rico, sino que sería inferior y ganaria el Estado una cantidad considerable, lo cual se demuestra, reparando en que una milla en la línea de Oriente no cuesta más que 7'15 pesetas, al paso que una milla en la línea de América cuesta 10'18. Hay aquí un resorte por donde puede aminorarse la carga á medida que lo exijan las necesidades públicas. Hoy la Comision no ha creido que mientras de todas partes de América se levantan voces clamando por la antigua Patria, podia abandonar ese servicio, y ha preferido hacer un sacrificio á cambio de sostenerle y dar oidos á la voz de nuestros hermanos de América, cuya civilizacion es la nuestra, y cuyos intereses están confundidos con los nuestros.

El Sr. Labra pretende que ligamos á las provincias americanas por veinte años, y las imponemos un

gravámen por una inutilidad, por cosa que nada vale. El Sr. Labra ha confirmado esta indicacion que yo he creido percibir vagamente en su discurso, aludiendo á la exposicion de los comerciantes de Cuba.

Señores Diputados: de si vale ó no establecer líneas subvencionadas, siempre que al establecerlas lo hagamos en condiciones en que puedan vivir y no para que sucumban al dia siguiente, de eso da buen testimonio la estadística comercial de las Naciones centrales de Europa. No hay más que comparar lo que era el comercio de Francia con las Antillas y con las posesiones de Oriente en 1857 y 1862 con el comercio actual, y se verá que se han duplicado las cifras. Desde el momento en que esto es un hecho averiguado y que Francia ha podido disputar á Inglaterra la supremacía comercial, hay que someterse á la evidencia de que los gastos hechos en las líneas subvencionadas han sido cien veces más reproductivos que en otras cosas; y así como todo el mundo está convencido de que las subvenciones otorgadas á las vías terrestres, aunque hayan sido grandes, han sido beneficiosas, yo espero que tambien se convencerá de que los gastos consagrados al desarrollo de las comunicaciones marítimas son tanto, cuando no más, reproductivos.

Planteada la cuestion de esta manera, no hay el menor motivo para afirmar hasta qué punto son caras ó baratas las comunicaciones marítimas; es un problema que resolverá la historia. Cuando Francia hacía sacrificios en 1860 y 1862, se decia allí lo mismo que hoy se dice aquí. Ya en Francia nadie se equivoca en este punto, y no han juzgado sus legisladores la cuestion con el criterio de los que nos combaten; yo espero que dentro de algunos años no será lícito juzgarla de este modo en España, porque pasará por cosa evidente para todo el mundo, que los gastos de las comunicaciones marítimas son tan reproductivos ó más que los de las comunicaciones terrestres

El Sr. **LABRA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **LABRA**: Comenzaba el Sr. Gamazo haciendo un elogio de mis condiciones para discutir las cuestiones más graves en forma reposada y tranquila: yo entiendo que si hubiéramos de entrar en una puja de habilidad, S. S. se llevaria la palma, porque ha encontrado la ocasion contestando al parecer á mis razonamientos, de hacerme cargos que no están justificados en mis apreciaciones. Porque yo no he discutido como opinion propia la conveniencia ó inconveniencia de las líneas subvencionadas; lo que he dicho es esto: que tratándose de Cuba y de Puerto-Rico, como quiera que no van á reportar ventaja alguna en sus relaciones mercantiles con ese proyecto, no encontraba justificado el aumento de 77.000 y pico de pesos que se les va á imponer en el gasto. Y esto es absolutamente cierto, porque si el Sr. Gamazo queria mantener esas relaciones subvencionadas que yo no discuto ahora para los efectos á que S. S. se ha referido, y que yo creo muy discutibles, como los creen muchos en Cuba, aparte de esto S. S. podria haber mantenido la subvencion de estas líneas á los tipos antiguos; pero es que S. S. la aumenta; y yo pregunto: ¿para pagar qué? ¿Qué relaciones nuevas van á tener Cuba y Puerto-Rico mediante esta subvencion? ¿Con los Estados-Unidos, con la América latina? Para esto no venía bien el argumento del señor Gamazo, porque á causa del aumento de subvencion, siempre resultaria que los tipos antiguos no se podian mantener. Pero hay más; como Cuba y Puerto-Rico no necesitan esas relaciones subvencionadas, porque tienen por millares barcos para comunicarse con los Estados-Unidos y la América latina, y además están pagando líneas especiales para ello; resulta que serán convenientes esas líneas no ya para Cuba y Puerto-Rico solamente, sino para el servicio general de la Nacion. Y aquí viene el razonamiento que yo hacía: si se trata del servicio general de la Nacion, no es justo que Cuba y Puerto-Rico paguen el aumento sino en la proporcion debida á su riqueza en relacion con las de las demás provincias.

De suerte, que mi argumento es, que si se ha de mantener el aumento de subvencion, nunca debe mantenerse para Cuba y Puerto-Rico, sino en la proporcion qué corresponda á las demás provincias.

En cuanto al otro punto, de lo que yo me he quejado es de que, siendo hasta ahora la carga mudable, como lo demuestra el hecho de que se haya traido la mitad de la carga á la Península, cuando antes se pagaba solo con cargo á las cajas de Ultramar, desde el momento en que se cierra el contrato por veinte años no habrá medio en ese tiempo de aligerar la carga, y pesará sobre Cuba y Puerto-Rico.

Por donde resulta que en materia de habilidad el Sr. Gamazo podrá tener un gran concepto formado de la mia; pero hoy es S. S. el que se ha llevado la palma.

El Sr. **GAMAZO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO**: El Sr. Labra ha hecho dos indicaciones á que me voy á referir.

Que Cuba paga sus servicios postales de comunicaciones marítimas independientemente del servicio que puede prestar la Compañía Trasatlántica; me ha parecido que decia eso S. S.

Pues bien; el servicio interantillano y costero de Cuba, está en una situacion de interinidad, que hace dos años pende de resolucion; claro es que desde el momento en que estos servicios se establezcan de un modo permanente, el Tesoro de Cuba cesa de pagar los 100.000 pesos que hoy paga por ese servicio. ¿Era eso lo que queria el Sr. Labra? (*El Sr. Labra*: Contado todo eso son 75.000 pesos más.) Añade el Sr. Labra que han debido contribuir Cuba y Puerto-Rico en la forma que las demás provincias. Pues, Sres. Diputados, en este proyecto hay una disposicion calcada sobre los principios siguientes: todas las líneas que no mantienen relaciones directas con nuestras colonias, acepto la palabra de que S. S. se vale, todas esas las costea la Península; costea tambien la de Fernando Póo, á pesar de que es línea á nuestras colonias; y en cuanto á las que mantienen relaciones con Puerto-Rico y con Cuba, la Península costea la mitad, y la otra mitad se distribuye entre Puerto-Rico y Cuba, en una proporcion exigua para Puerto-Rico y mayor para Cuba. Este es el principio del proyecto; principio que se ha extendido á Filipinas, que anteriormente pagaba todos sus servicios postales. El principio, pues, de 1884, no solo se ha afirmado, sino que se ha extendido. La cuestion de cantidad, ¿qué significa? ¿Quiere decir el Sr. Labra que el Gobierno estuviera incapacitado para ensanchar esos ú otros servicios y para aumentar los gastos? Lo que importa en este asunto desde el punto de vista que ha tomado el Sr. Labra, es la cuestion de doctrina, y esta cuestion, Sres. Diputados, era para

nosotros una cuestion verdaderamente resuelta. No podíamos aceptar modificacion en eso, no queríamos retroceder en poco ni en mucho en la obra de 1884, y la hemos mantenido. El Gobierno tiene, por otra parte, medios de reducir las cifras á lo que eran dentro de los contratos vigentes. No tengo más que decir.

El Sr. **PONS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PONS**: Señores Diputados, un cargo que se me ha conferido en este momento, para mí tan honroso como inmerecido, me obliga antes de procederse á la votacion del art. 1.° á recoger las alusiones que se han dirigido al partido reformista á propósito de su actitud en el debate sobre el proyecto de ley que el Gobierno de S. M. ha sometido á la deliberacion de este Cuerpo Colegislador.

Deberes de cortesía de un lado, y de otro imprescindibles obligaciones de carácter parlamentario, requieren una franca y explícita manifestacion, respondiendo á las elocuentes excitaciones de los Sres. Celleruelo y Laviña, oradores distinguidos, que á la par que han ilustrado esta cuestion con su autorizada palabra y sus profundos conocimientos en la materia, han dado una gallarda muestra de independencia, suspendiendo el uno en el campo de la oposicion posibilista la no interrumpida série de entusiastas benevolencias, y abriendo el segundo un paréntesis en son de protesta á las exigencias de un ministerialismo á todas luces incondicional. Ni con motivo de esta importantísima cuestion, ni á propósito de otros asuntos, tema el Sr. Laviña que los que merecieron de S. S. el calificativo de combatientes denodados, se conviertan en admiradores pasivos, por más que en determinados proyectos puedan coincidir con sus adversarios políticos; que no se han de extremar desde estos bancos los procedimientos hasta el punto de sacrificar los intereses materiales de una Sociedad, ó las aspiraciones liberales del país, á una conducta de sistemática contradiccion. El partido liberal reformista no cree que la controversia parlamentaria sostenida desde los diversos lados de esta Cámara, puede ni debe tener, por su naturaleza especialísima, la menor relacion con programa alguno de partido en ninguno de sus aspectos político, administrativo ó económico, como no cree tampoco que este proyecto pueda ser obligada consecuencia de compromisos anteriormente contraidos.

En este sentido, pues, los que se sientan en estos bancos, frente á frente de la manifestacion hecha el otro dia por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, opinan que la cuestion ha de ser absolutamente libre, y que ese proyecto debe votarse á impulsos tan solo de la propia conciencia, y por el juicio sereno é imparcial que haya merecido á los Sres. Diputados; porque si bien es cierto que muchas veces la unidad de accion ó de cohesion en las grandes agrupaciones puede ofrecer ventajas en la práctica, hasta en la apasionada defensa del error, ventajas que pueden y deben apreciarse dentro de determinado órden de ideas, no es ménos cierto tambien que en otros casos la disciplina puede convertirse en automático servilismo y en abdicacion de la iniciativa parlamentaria, incompatible siempre con la alta significacion de la más honrosa de las investiduras y con el prestigio de todo partido político.

Con estas sencillas manifestaciones creo haber recogido y cumplidamente contestado en nombre de esta minoría la alusion que tambien se sirvió dirigirle el otro dia mi amigo el Sr. Azcárate en el preámbulo de su contundente y razonado discurso.

No tengo más que decir.»

Leido por segunda vez el art. 1.°, y hecha la pregunta de si se aprobaba, se pidió por competente número de Sres. Diputados que la votacion fuera nominal; verificada ésta, lo quedó aquel por 260 votos contra 17, en la forma siguiente:

Señores que dijeron *sí*:

Sanchez Arjona (D. Luis).
Ibarra.
Sallent (Conde de).
Sagasta (D. Práxedes).
Alonso Martinez.
Balaguer.
Leon y Castillo.
Cassola.
Navarro y Rodrigo.
Lopez Puigcerver.
Sagasta (D. José).
Garijo y Lara.
Garnica.
Marin.
Arrando.
Lopo y Molano.
Crespo Quintana.
Fernandez Blanco.
Matos.
Cort.
Parias.
Silva.
Drake de la Cerda.
Gomez Cabezon.
Socías.
Rózpide.
Lamas Varela.
Lopez Dóriga.
Albacete.
Rodriguez Correa.
Grande.
García del Castillo.
Martinez (D. Cándido).
Muruve.
Ferreras.
Alonso Martinez (D. Vicente).
García Alix.
Mansi (D. Angel).
Cuartero.
Martinez Aquerreta.
Silvela (D. Francisco).
Rodriguez San Pedro.
Gutierrez Agüera.
Aguilar (Marqués de).
Sanchez Pastor.
Arroyo (D. Enrique).
Jaramillo (D. Juan José).
Bosch y Serrahima.
Rosell.
Quiroga Lopez Ballesteros.
Cañellas.
Godó.
Avila Ruano.
Ochando (D. Andrés).
Rodriguez Yagüe.

Ochando (D. Federico).
Cabezas.
Infantas (Conde de las).
Escavias de Carvajal.
Martinez del Campo.
Mina (Marqués de la).
Castel-Moncayo (Marqués de).
Romeral (Marqués de).
Alba.
Ruiz Martinez (D. Francisco).
Torre Ortiz y Gil.
Maluquer Viladot.
Perez Galdós.
Maciá y Bonaplata.
Surga.
Rodriguez Batista.
Perez (D. Sebastian).
Hernandez Prieta.
Andrés Moreno.
Soler y Plá.
Aranda.
La Cadena,
Ruiz de Galarreta.
Ruiz Capdepon.
Gamazo (D. German).
Fernandez de Soria.
Bosch y Carbonell.
Fernandez Villaverde.
Rodrigañez.
García San Miguel.
Pando.
Aguilera.
Sagasta (D. Primitivo).
Leon y Cataumbert.
Ruiz Villegas.
Orozco.
Marcet.
Burgos.
Guerrero.
San Juan.
Llera.
Gosalvez.
Puerta.
Sancho.
Bushell.
Cañamaque.
Fernandez Peral.
Frau.
Fernandez Capetillo.
Castellano.
Mochales (Marqués de).
Oñate.
Gorostidi.
Marin Luis.
Salvador.
Castel.
Antequera.
Ordoñez.
Testor.
Ballesteros.
Bas.
Quiroga Vazquez.
Soto.
Vior.
Mompeon.
Martinez Asenjo.
Diaz Moreu.
Lopez Pelegrin.
Canalejas.
Lopez (D. Juan José).
Pineda.
Cobian.
Cruz.
Chapa.
Rodriguez (D. José
Betegon.
Morales.
Ansaldo.
Alcalá del Olmo.
Sanz y Peray.
Fernandez Daza.
Gonzalez Fiori.
Gasca.
Nuñez de Velasco.
Niebla (Conde de).
Eguilior.
Valle.
Badarán.
Mansi (D. Rufino).
García Benito.
Sanchez Arjona (D. Gonzalo).
Groizard.
Fabra (D. Camilo).
Vazquez Queipo.
Laá.
Aravaca.
Palmerola (Marqués de).
Danvila.
Salcedo.
Nicolau.
Vilana (Conde de).
Heredia-Spínola (Conde de).
Diez Macuso.
Garijo (D. Cipriano).
Gutierrez de la Vega.
Martinez Villasante.
Hermida.
Ortiz y Casado.
Recio.
Calbeton.
Arrando Ballester.
Rius (Conde de).
Silvela (D. Francisco Agustin).
Rodriguez (D. Felipe).
Bernabé y Soler.
Montejo.
Torre Minguez.
Aparicio (D. Vicente).
Martin Bernal.
Aparicio (D. Luis).
Montalvo.
Santa María.
Pardo Balmonte.
Moncasi.
Riquelme.
Aguirre (D. Eduardo).
Lopez Chavarri.
Alcocer.
García Lomas.
Nieto.
Dominguez Alfonso.
García Gomez de la Serna.
Arribas.
Martin Toro.

Santana.
Calvo Muñoz.
Suarez Sanchez.
Allende Salazar.
Alvear.
Toreno (Conde de).
Garrido Estrada.
Revilla Gigedo (Conde de).
Isasa.
Gonzalez Longoria.
Peña-Ramiro (Conde de).
Jaquete.
Fernandez Alsina.
Guitian.
Reza.
Oriol.
Gamazo (D. Trifino).
Enriquez.
Mosquera.
Gallego Diaz.
Suarez Inclán.
Pimentel.
Prieto.
Rey.
Xiquena (Conde de).
Azcárraga.
Rodriguez (D. Manuel).
Maura.
Monares.
Fabra y Floreta.
Villanova.
Boixader.
Gullon (D. Pío).
Alonso Castrillo.
García de la Riega.
Gullon (D. Eduardo).
Delgado (D. Justo Tomás).
Sanz Rioboó.
Perojo.
Burell.
Talero.
Merelles.
Flores-Dávila (Marqués de).
Prast.
Ibargoitia.
Cárdenas.
Campo-Grande (Vizconde de).
Cánovas del Castillo.
Cos-Gayon.
Alvarez Bugallal.
Ramos Calderon.
Barroso.
Pacheco.
Soler y Bou.
Gomez Marin.
Gonzalez de la Fuente.
Chavarri (D. Víctor).
Lastres.
Espinosa.
Lopez (D. Cayo).
Vilaseca.
Badillo (Marqués de).
Pidal y Mon.
Pidal (Marqués de).
Folla.
Usera.
Castroserna (Marqués de).
Villanueva.
Vincenti.
Astray.
Sr. Presidente.

Total, 260.

Señores que dijeron *no*:

Muro.
Baselga.
Azcárate.
Villalba Hervás.
Prieto y Caules.
Figueroa.
Pedregal.
Cepeda.
Celleruelo.
Labra.
Montoro.
Portuondo.
Fernandez de Castro.
Castelar.
Pons.
Castilla.
Maissonnave.

Total, 17.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de que la Comision nombrada para dar dictámen acerca de la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de Icod (Canarias), habia nombrado presidente al Sr. Rodriguez Correa y secretario al Sr. Conde de Sallent.

Se acordó pasar á la Comision de actas las siguientes credenciales presentadas en Secretaría despues de la sesion de ayer:

Números.	NOMBRES.	DISTRITOS.	PROVINCIAS.
454	D. Rosario Camilleri Claver	Sueca	Valencia.
455	D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco	Brihuega	Guadalajara.

Se leyó, y quedó sobre la mesa, el siguiente dictámen:

«La Comision de actas ha examinado la de la eleccion parcial verificada en el distrito de Sueca, provincia de Valencia; y no conteniendo protestas ni reclamaciones, tiene la honra de proponer al Congreso se sirva aprobar dicha acta y admitir como Diputado por el referido distrito al Sr. D. Rosario Camilleri Claver, que ha presentado su credencial y cuya aptitud legal no ofrece duda.

Palacio del Congreso 19 de Abril de 1887.=Alberto de Quintana, presidente.=Vicente Nuñez de Velasco.=Ramon Cepeda.=Emilio de Alvear.=Demetrio Betegon.=Luis Diaz Moreu.=Luis de Landecho. Luis Villanova.=Antonio García Alix.=José del Perojo, secretario.»

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran los siguientes dictámenes:

Sobre la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de Icod (Canarias). (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 71, que es el de esta sesion.*)

El relativo á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y Encinas de Esgueva á Pesquera. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Igualmente quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los dictámenes de Comision mixta encargadas de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca de los proyectos de ley siguientes:

Sobre inclusion en el plan general de carreteras de las que se expresan á continuacion:

La que partiendo de Loeches vaya á enlazar con la de Ciempozuelos á Chinchon. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

La de Ayerbe á Egea de los Caballeros; de El Tormillo á Bujaraloz; de Angües á Aguas, y de Poleñino al puente sobre el rio Gállego. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Las de la Coruña á Pontevedra y de Pontevedra al Grove, que se denominará del Puente del Burgo al de la Barca. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

De Tharsis al Rosal de la Frontera con la del Repilado á la frontera de Portugal. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

La de Peñaranda á Grijuelo y de Montejo á San Bartolomé de Corneja. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

A propuesta del Sr. Presidente, el Congreso acordó que despues de la sesion pública hubiera mañana sesion secreta.

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Los dictámenes que se han leido, y los asuntos pendientes.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y cuarto.

EXPOSICION PRESENTADA POR EL SR. BASELGA.

A LAS CÓRTES DEL REINO.—Sermo. Sr.: Los comerciantes, navieros, hacendados, industriales y otros que suscriben, á V. A. nos dirigimos y con el más profundo respeto exponemos:

Que ha llegado á nuestro conocimiento el proyecto que para el servicio de correos trasatlánticos ha sido sometido á la elevada resolucion de V. A. Este servicio, limitado hasta hoy á los viajes de la Península á Filipinas y á Cuba, aprobado que fuera el contrato, se extenderia por esta parte desde la Habana á Nueva-York, Veracruz, Colon y otros puertos, partiendo del Norte de Europa los vapores que hubiesen de salir de Santander.

Esos son los viajes que se relacionan con estas Antillas, y sobre ellos deseamos llamar la atencion de V. A.

Muy convenientes hubieran sido, en este particular, los usuales informes de esta Junta de agricultura, industria y comercio, de la Real Sociedad Económica de Amigos del País y del Consejo de administracion; Corporaciones oficiales creadas en esta Isla por Reales disposiciones, para ilustrar los asuntos que se relacionan con estos países, y difílmente puede presentarse uno de más importancia para Cuba, que este de los vapores-correos trasatlánticos.

La falta de esos importantes dictámenes, y el deseo que tenemos de atraer beneficios á estas provincias, nos impulsan á tener la honra de dirigirnos á V. A. y á demostrar que el servicio de correos que se propone no llena las condiciones de velocidad de la época, que tan convenientes serian; y es perjudicial, porque nos priva de tener otro que las satisfaga, y porque ninguna necesidad vienen á cubrir las líneas nuevas que se establecen, á pesar de ser tan costosas.

La rapidez en las comunicaciones contribuiria mucho á estrechar los lazos que unen estas provincias al centro de la Monarquía. Para los que amamos la nacionalidad y deseamos que esta tierra se conserve española, no puede sernos indiferente distar más ó ménos de España. Si ese interés no fuera bastante, otro ménos elevado, pero no ménos legítimo, nos obligaria á representar. El poder radica en la Península, y cuanto más cerca nos hallemos de él, más segura se hallará la tranquilidad pública y la conservacion de nuestros intereses españoles; más protegidos serán el comercio, la industria y la navegacion y mejor y más económica la administracion pública.

Sin incentivos tan poderosos como los citados, y solo por favorecer intereses comerciales, otros países no unidos por los lazos nacionales, apuran los medios con que la civilizacion les brinda, sosteniendo vapores de rapidísimo andar, cuya marcha vemos mejorar

todos los dias, los cuales pierden el apoyo de sus Gobiernos respectivos, cuando otros nacionales ó extranjeros pueden conducir la correspondencia en ménos tiempo.

Segun el art. 3.° del contrato, los viajes desde el Norte de Europa hasta la Habana han de hacerse con un andar de 11$^1/_2$ millas desde que empiece á regir el contrato; 12 millas desde 1.° de Octubre de 1888; 12$^1/_2$ millas desde 1.° de Enero de 1893 hasta 1907, en que terminaría; y los de la Habana á New-York, Veracruz y Colon con una velocidad media de 10. Habrá que pagar, segun el art. 5.°, 10 pesetas 18 céntimos por cada milla que se recorra en los viajes desde los puertos al Norte de Europa, España, Canarias, Puerto-Rico, Habana, New-York, Veracruz, La Guaira, Puerto Cabello, Sabanilla, Cartagena y Colon, señalados con la letra *A* en el art. 2.° Cuando se pueda pasar por el Itsmo de Panamá, los vapores irán mensualmente hasta Guayaquil, siendo de cuenta del Estado el derecho que se les imponga por el tránsito del Canal. Además, á la Empresa habrá que abonar 73 céntimos de peseta por milla al mes, por los servicios combinados en el Pacífico desde California á Valparaiso, y por esta parte desde New-Orleans hasta Quebeck. Estos servicios combinados á que se refieren los arts. 2.° y 5.°, obligan á satisfacer una subvencion por viajes, que no harán los correos, cuyo compromiso es solo recibir efectos, con conocimiento directo, para los puntos que se citan. En aumento de esas subvenciones, la Compañía tendrá el pasaje de popa oficial y los de la tropa y marinería, con el deber de conducir la correspondencia, que no esté designada por otras vías.

Para formar juicio de lo que se trata, precisaremos los elementos que posee nuestro comercio.

Con la Gran Bretaña sostiene á las Compañías de vapores españoles de Serra, La Flecha, La Bandera Española y de Larrinaga, con 25 vapores grandes, que hacen viajes sin subvencion alguna. Cuéntase tambien con la competencia, pronta á interponerse, de la marina inglesa, que disfruta de iguales franquicias que la española; y como es tan numerosa y económica, los fletes hoy tan bajos, difícilmente podrán reponerse.

Mejor todavía estamos con los Estados-Unidos. Dos vapores semanales parten de este puerto para New-York, y cada diez dias uno de la Compañía Española Trasatlántica, subvencionado por Méjico. A New-Orleans se hacen una ó dos expediciones semanales y á Tampa tres, que en breve se esperan sean diarias, en combinacion de los caminos de hierro de la Florida, extendidos por todo ese continente hasta California. Además, los vapores españoles antes citados retornan á Inglaterra por los Estados-Unidos, á donde van en su mayor parte cargados de azúcar; y como Cuba dista tan poco de ese país y de las Antillas menores, afluyen á estos puertos todos los buques que se necesitan, estando los fletes tan reducidos como no se han conocido hasta ahora.

Francia, Inglaterra y otras Naciones, tienen establecidas líneas regulares de vapores á Méjico, Colon, etc., que hacen escalas en este puerto. El comercio que sostenemos con estos últimos países es muy limitado. Teniendo iguales ó parecidos climas, las producciones son análogas, y con esos medios de comunicacion hay más que suficiente para la carga, siempre escasa, en términos tales, que ni por casualidad sale ni llega un vapor lleno. Tan es así, que los buques que hacen esos viajes anuncian que reciben efectos hasta unas horas antes de salir.

Más acentuadamente, si posible fuera, sucede con los que se llaman servicios por combinacion. Aquí los ofrecen sin subvencion la mayor parte de las líneas regulares nacionales y extranjeras que nos visitan, segun tiene anunciado la Compañía Trasatlántica francesa, la Mala Real inglesa, los vapores americanos de Ward y Alexander, Morgan Line y los vapores españoles de la carrera de Liverpool, por cuyas Empresas embarca el comercio sus mercancías para todos los puertos comerciales, con conocimiento directo á flete corrido.

Los medios de trasporte han abundado siempre tanto en Cuba, que nunca se ha escuchado la menor queja en ese sentido; y eslo tanto en la actualidad, que para demostrarlo no hemos hecho referencia á los buques de vela, que tambien afluyen á nuestros puertos. Un gasto para aumentarlo sería injusticable, no solo por lo reducido de los fletes, que indica la abundancia de tonelaje, sino porque muy pronto será mayor todavía, pues en 1891, ó antes, ha de desaparecer el derecho diferencial de bandera.

En la exposicion á S. M. se lee que el andar fijado á los vapores es superior al de las líneas paralelas que existen. Todos sabemos que los americanos, que hacen la carrera á Nueva-York, andan de 12 á 15 millas, y ya no sirven para correos. Esas velocidades, sin ser extremadas, hacen comprender que no es posible subvencionar buques que anden solo 10. Diferencias análogas se notan en las demás líneas paralelas á Europa y América, pudiendo citarse los casos por los viajes, pues todas las líneas extranjeras de correos efectúan sus travesías con más velocidad que la fijada en el contrato.

Los viajes de la Península á Cuba, con el andar de 11$^1/_2$ millas convenidas, se harán en diez y siete dias; andando 12, en diez y seis, y si 12$^1/_2$, en quince; es decir, que á todo lo que da derecho el contrato es á distar de las costas de la Península, como mínimum, quince dias durante veinte años.

Los vapores mejicanos que frecuentaban este puerto nos comunicaban con la Península en mucho ménos tiempo, y de su Gobierno recibian una subvencion menor (pesos 20.000 viaje de Méjico á Inglaterra). La Compañía Trasatlántica francesa, sin costo para este Tesoro, acaba de rendir un viaje á Santander en 12$^1/_2$ dias y otro aquí en 13. Por otra parte, y esto es muy atendible, las Administraciones de correos de Madrid y la Habana, en combinacion con las extranjeras, van acortando las distancias por la correspondencia, objeto de preferente atencion en todos los Gobiernos. En seis meses se han economizado más de dos dias en las travesías de Madrid á Lóndres y de la Habana á Nueva-York, por arreglos en los ferro-carriles, que por esta parte han de mejorar bastante todavía.

La correspondencia de los Estados-Unidos á Europa es llevada en los buques más veloces sin reparar en bandera. Los de la línea inglesa Cunard, á pesar de andar 18 millas, han sido sustituidos por otros alemanes, que tocan en Inglaterra, y franceses, que parten del Havre, que hacen respectivamente 19 y 20 millas. Por esas vías podemos tener carta en Madrid en corto tiempo. Los viajes de Inglaterra á Nueva-York se salvan en seis dias, y del Havre en siete. De Madrid á Lóndres se va en cincuenta y una horas, y

de Nueva-York á ésta por Tampa, Florida, en setenta y cuatro horas, con lo cual está asegurada la conduccion de la correspondencia de Madrid á la Habana, dos ó tres veces por semana, en once y medio dias de travesía, lo que se verá confirmado en la práctica tan pronto como se combinen los servicios: siguiendo el empeño que existe, han de acortarse las distancias. Tal es el convencimiento que reina, demostrando todo lo perjudicial de tener un servicio tardío.

La subvencion de 10 pesetas 18 céntimos por milla de estas líneas, resulta además muy elevada. A ella hay que agregar la ventaja para estos correos de los pasajes oficiales de popa y de la tropa y marinería, de que no disfrutan los internacionales. Lo excesivo del precio lo demuestra el mismo contrato. La línea á Buenos-Aires, que se desea establecer, sin esos elementos, y teniendo que luchar con vapores nacionales y extranjeros de primer órden, se da por satisfecha con 5'93 por milla. Esa comparacion es muy desfavorable para los intereses de estas Antillas, y prueba que con 10 pesetas 18 céntimos se puede hoy obtener un servicio muy superior.

Contando el país con tan abundantes y favorables elementos para satisfacer las necesidades del comercio, puede juzgarse lo poco que habria de influir en su desarrollo un servicio de vapores, que con tan adversas condiciones se propone y tan costoso es, sin que sea posible citar siquiera en su abono la oferta de conducir carga á un flete inferior en 10 por 100 al de los buques extranjeros, que se pone en el contrato, pues este tráfico hace uso de mucho más tonelaje que el representado por los correos, y aparte de no ser fácil obligar al cumplimiento de una concesion tan particular, faltando elementos para hacerla pública, resultarian solo á favor de determinados cargadores, suya desigualdad no puede protegerse, pues obligaria á establecer turnos imposibles.

Aceptar ese contrato sería sometemos á permanecer indiferentes á adelantos anteriormente realizados, á los que se realizan todos los dias y á los venideros por veinte años. A esto podria obligarse España, si hiciese vida apartada de las demás Naciones; pero no si ha de seguir ocupando un puesto importante entre los pueblos cultos. Ella no puede, aunque quiera, ser indiferente á la civilizacion, porque los adelantos de los demás países se le imponen, y más ó ménos pronto le harian abandonar por la fuerza de las circunstancias lo que no es aceptable. Basta fijarse un poco, para persuadirse de la verdad de este aserto.

Si se admitiesen las condiciones del contrato, no se harian esperar las consecuencias, porque se tocan ya. Cada vapor que sale para Tampa lleva más correspondencia para la Península, y la que España nos envía aumenta tambien, y crecerán ambas en lo absoluto, por preferirse las expediciones más rápidas y frecuentes. Poco á poco, si no mejora mucho el andar de los correos directos, nuestro Gobierno nos irá remitiendo por esa vía la correspondencia oficial para no perjudicar el servicio público. Por el convenio postal celebrado en París, estamos obligados á pagar el porte de las cartas que pasan por Naciones extranjeras; y si contratamos un servicio de correos deficiente, será éste inútil, porque se hará uso del mejor, con lo cual habrá que pagar dos veces la conduccion de la correspondencia á estas Antillas y á la Península.

En los servicios públicos hay que probar la necesidad de establecerlos y que la utilidad es menor que el costo, procediéndose despues al remate que precise aquel. En el caso presente se prescinde de la subasta, y queda probado que para adquirir el beneficio se satisfaria dos veces; sin que se comprenda tampoco cómo puedan establecerse otras nuevas líneas y subvencionarlas, hallándonos servidos ámpliamente sin costo alguno.

Inglaterra y los Estados-Unidos, que saben aquilatar sus conveniencias para no hacer gastos infructuosos y aprovechar los adelantos, no se comprometen por contratos, y como hemos visto, conceden la correspondencia á los vapores que la llevan más de prisa, pagándoles la conduccion á precios elevados. Lo mismo podríamos hacer nosotros, estimulando además con los pasajes y trasportes referidos á la marina mercante nacional, proporcionando á la vez ventajas positivas al servicio público.

Si ese sistema, que tan buenos resultados está dando, no se considerara suficiente para conducir la correspondencia con rapidez, se alcanzaria por medio de una licitacion pública, que ajustada á la ley, pondria en lucha diferentes intereses, que es lo que conviene. Si se fijase una subvencion de 10 pesetas por milla y un andar no menor de 18, mínimum acordado por V. A. para los buques de la nueva escuadra y marcha média de los vapores de la línea Cunard, que no es la más pronta, las ofertas podrian variar en la duracion del contrato, siendo preferida la que se comprometiese por ménos tiempo, aproximándonos así lo más posible á lo establecido por aquellas dos previsoras Naciones. Subastándose las líneas de Cuba y Filipinas, con independencia una de otra; no siéndose exigente en el número de buques, en sus condiciones especiales, ni en su tamaño, y dándose tiempo para la construccion de las naves, acudirian muchos licitadores. Mientras no empezase el servicio, podria desempeñarlo la actual Empresa, y en su defecto los vapores españoles de las líneas de Liverpool, muchos de los cuales andan bien, y desde luego se obligarian á conducir la correspondencia.

Si no se presentaran licitadores, y á reserva de intentar nueva subasta, podrian hacer los correos, sin perder su carácter, los nuevos buques del Estado, los cuales, con su andar mínimum (los de dimensiones), de 18 millas, nos tendrian á diez dias de la Península, que es lo ménos que puede exigirse hoy, haciéndose los viajes por vías indirectas en once y medio, con la casi seguridad de que han de hacerse en ménos tiempo.

Al elevar nuestra voz á V. A., nos anima la idea de hacer un bien. Nuestro principal deseo es que la Nacion utilice los medios con que la civilizacion le favorece para estrechar más y más los lazos que la unen á sus provincias ultramarinas con todas las consecuencias favorables que al principio enumeramos, entre las cuales descuella la que se refiere á la integridad de la Patria.

A ese fin no han de excusar sacrificios estos leales habitantes; pero á la vez tienen que procurar no se malgasten sus mermados recursos, y con mayor motivo hallándose tan necesitadas de auxilio las industrias azucarera y la del tabaco, principales elementos de riqueza del país, que pagan todavía derechos de exportacion. Más político y natural pareceria dedicar las sumas á que se refiere el crédito supletorio de 408.000 pesos por medio año, lo más que hubiera de

pedirse para otras líneas, y lo que se ahorrase Cuba en la subvencion del servicio actual de correos, á extinguir los impuestos citados, satisfaciéndose así una necesidad imprescindible y un deseo general expresado ya al Gobierno de S. M.

Para hacer las manifestaciones referidas nos hemos valido de hechos concretos. Las Córtes en su sabiduría se servirán apreciarlos, y apoyados en las razones expuestas, á V. A. suplicamos, invocando elevadísimos intereses, se digne acoger con agrado las conclusiones presentadas si las considera convenientes, ó mejorarlas, evitando á este país y á España el riesgo de ser aceptado un contrato costoso que obligaría á Cuba á estar separada oficialmente de la Península, lo más posible, por veinte años, en vez de unirla estrechamente. Si excusando gastos, en que no se ha incurrido hasta ahora, y con la ayuda de economías en este presupuesto, fuesen suprimidos los derechos de exportacion, además de obtener un buen servicio de correos, grande seria la satisfaccion pública.

V. A., accediendo á ese clamor y á nuestros ruegos al acordar esos beneficios á estas provincias, las haría partícipes de otros igualmente apreciables, cada uno de los cuales constituiría un motivo de gratitud.

Gracia y justicia que esperan merecer de V. A.

Habana 7 de Febrero de 1887.=Sermo. Sr.=J. Xiqués y Compañía.=Angel Alonso.=Ricardo Illó.=Ramon S. de los Monteros.=Salvador Gibert.=Antonio Perez y Compañía.=Tomás Hernandez.=Francisco Gonzalez y Compañía.=L. de J. Murias.=Mesa y Chamorro.=Director de *El Industrial* (José C. Beltrius).=Ernesto Lenzano.=Aurelio Martin Vegué.=Nicolás Allones.=Manuel Fernandez y Compañía.=Ramon Clavel.=Diego Polo.=Mariano Mendez y Compañía.=R. Bonachea.=Manuel Diaz.=Celestino Diaz. Federico Gonzalez de Mendoza.=Antonio Gonzalez de Mendoza.=Ricardo P. Kolilv.=Juan Cobo.=Hijo de Sanchez.=Florencio Vicente.=Francisco Gutierrez. Director de *El Comercio* (Casimiro Escalante).=Llanderal y Compañía.=Antonio Palacios.=Licenciado Enrique Poey.=Antonio Ousondo.=Licenciado N. Marqués y Hernandez.=Doctor Francisco Palacios.=Luis Allo.=Rafael Carriles.=Alberto Menendez.=José Norbel y Compañía=Florencio Miranda.=José Torme.=Licenciado Tirso J. Valdés.=José Lopez y Compañía.=Francisco Barrero.=Manuel Barrero.=J. Mazquiarán.=Augusto Arnao.=Tomás Fian y Compañía.=R. Rivero y Compañía.=Aurelio Olazabal.=Antonio G. Amat.=Dionisio J. Rivero.=Cárlos S. Mendez y Compañía.=Mariano Lavielle.=Pedro García.=Francisco Espínola.=Aurelio Sandoval.=J. J. del Junco.=Manuel J. Espínola.=Cárlos J. de Alva.=Joaquin Lopez Barreto.=Márcos Savio.=Guillermo de la Vega. Aurelio Valladares.=José S. Arabarán.=Antonio Fernandez de Velasco.=Rafael del Pino.=José de Urrutia.=Guillermo J. Rey.=R. Monte.=José L. Kineja.=E. Ibargüen y Compañía.=Héctor Montalvan. A. Montalvan.=José R. Echarravía.=José M. Valdés Borde.=Eduardo Majino y Compañía.=B. I. Kinger.=Sebastian Ramirez de Estenoz.=Alvarez y Compañía.=Manuel Baeza.=José B. Rivero.=Juan Gutierrez.=Ramon Espinosa del Monte.=J. Miguel Ruiz Gomez.=Rafael Valdés Bengollo.=Clemente Belemelis.=Federico A. de Castro.=Guillermo Diaz. Francisco Jorge.=J. J. Marrero y Compañía.=José M. Miyaya.=J. A. Basillo Sanchez.=Antonio J. Cadena.=José Isidro de Sotolongo.=Francisco Vidal.=Antonio Mejía.=César Perera.=Gregorio Alonso.=José Joaquin María Casellas.=Isidro Gener.=Francisco S. Garrido.=Francisco Diaz Zaragoitia.=José Crego.=Manuel Cou.=José Radillo.=Tomás Carratalá.=Andrés García.=Ignacio Valdés Montiel.=Domingo Veliva.=Domingo Rovira.=José María Enriga.=Luis Felipe Chamon.=Diego M. Monge.=Rafael C. Silvela.=Manuel Agramonte.=Luis Agüero. Pablo M. Barromero.=Francisco Montalvo.=Manuel Gonzalez.=Ignacio Menocal.=Ceferino Pampin.=Valentin Cacho Negrete.=Diego Diago y Compañía.=Severino Pampin.=Manuel de Agüero.=Rousset y Macías.=Lorenzo Salgado.=José García.=Costa, Vivés y Compañía.=Federico Edilla Revilla.=Manuel Crespo.=Pablo Rodriguez.=Rum y Hermano.=Tomás Tijero.=Rafael Gonzalez.=Manuel Grall y Compañía. José Castilla.=Antonio Grau.=Ricardo Betancourt. E. San.=José María Lopez.=José María Betancourt. Ramon Perez.=Vicente Lopez y Compañía.=Antonio Bellin.=Francisco Alcarazo.=Emilio Horta.=Pablo Lopez Quintana.=J. M. Quiñones.=S. Iguabela y Compañía.=Jáime Noguera.=L. B. de Viquier.=C. A. Broderman.=Manuel J. Pichardo.=J. de la Era.=Juan E. Mejía.=José Collazo.=J. Piñeiro.=Domingo Sanchez Paumier.=Andrés García.=Manuel J. Castañon.=Roque M. Menendez y Compañía.=Francisco Gallego.=Timoteo del Monte.=Ramon Corrales.=Santiago Fernandez.=Miguel Vila.=Andrés Suarez. Francisco Alvarez.=José Gabilto.=Antonio Pastor. Julian Romero.=Manuel Fernandez.=Manuel B. Fernandez.=Pascual Ferrer.=A. de la Puente.=Guillermo Cabalego.=Justo F. Hungo.=Benito Corcedo. Antonino Bella.=Pedro J. Blay.=M. Pitard.=Casimiro Mirabeat.=B. Fernandez y Compañía.=José Freyla.=Antonio Armas=Cristóbal Sardan.=Gaspar García.=Francisco Fernandez.=José Bringas.=Cárlos Ciaño.=Nicolás Rivero.=J. Rodriguez.=Francisco Calzado.=Marcial C. Bayon.=Francisco Hermida.=N. Nuñez.=Félix C. del Cauto.=Ruiz Hermano. Luis Rebolledo.=Antonio Gonzalez Govin.=Manuel Fernandez Alvarez.=García y Compañía.=Director de *El Español*.=N. Rivero.=R. García y Compañía.=C. Sainz y Compañía.=M. I. Merlano.=Luis Alnival y Compañía.=Benito G. Pais.=Miguel Vazquez.=Juan Gutierrez.=Domingo Antelo.=Manuel Gonzalez.=Ramon Rodriguez.=A. Batrero Hermano.=Cristóbal Chao y Compañía.=Manuel Lastra.=Francisco Lopez Mariño y Prondio.=Antonio Arango.=José Otero.=A. Tarranoza.=Andrés Rodriguez y Compañía.=Ventura Plaza.=Angel A. Cabeiro.=José Monuera. Francisco Villar.=Francisco Alvarez y Compañía.=Ignacio Piñeiro.=F. Palmiro y Comp.=Gonzalez y Tomé.=Fernandez y Miranda.=Vicente Diaz.=José A. Galarraga.=Ricardo Alfonso.=Alejandro Linares. Pedro García y Compañía.=Manuel García.=J. Cajarvillo y Compañía.=Manuel Pronioso.=C. Zamora y Compañía.=Enrique Picou.=Francisco de la Barrera.=Joaquin Lopez y Compañía, etc.

Velocidades de vapores.

Las velocidades de los principales vapores que hacen la travesía entre Europa y los Estados-Unidos, segun informe oficial del superintendente de correos

extranjeros de los Estados-Unidos son, expresadas en millas marinas, las siguientes:

Cunard.—Línea de New-York á Queenstown.—Vapores.—*Umbría*, *20*; *Servia*, *18; Etruria*, *19*.

Cunard.—Línea de Boston á Queenstown.—*Gallia*, *15*; *Cephalonia*, *14*; *Scythia*, *14*.

Anchor.—Línea de New-York á Glasgow.—*Furcnessia*, *13*; *Ethiopía*, *14*; *Devonia*, *12*.

North German Lloyd.—Línea de York á Southampton.—*Trave*, *19*; *Saale*, *18*; *Eider*, *18*.

Amburgo American.—Línea de New-York á Plymouth.—*Hammonia*, *19*; *Wieland*, *19*; *Lessing*, *19*.

American.—Línea de Philadelphia á Queenstown. *Indiana*, *13*.

Guíon.—Línea de New-York á Queenstown.—*Alaská*, *18*; *Arizona*, *17; Wisconsin*, *18*.

Inman.—Línea de New-York á Queenstown.—*City of Berlin*, *15*; *City of Chicago*, *15*; *Baltic*, *15*.

National.—Línea de New-York á Queenstown.—*América*, *18*.

Wite Star.—Linea de New-York á Queenstown.—*Germanic*, *17*; *Celtic*, *15*; *Britanic*, *17*.

Trasatlántica francesa al Havre.—*La Champagne*, *20*; *La Gascoyne*, *20*; *La Bourgogne*, *20*.

Red Star.—Línea de New-York á Amberes.—*Nooland*, *14*; *Westernland*, *15*; *Rhynland*, *14*.

Los datos que anteceden son del *Avisador comercial* del 11, confirmados por el *Boletin comercial*.

Háse publicado que el vapor español de guerra *Destructor* hizo su viaje de Inglaterra á España, navegando á razon de $23^1/_2$ millas por hora.

Segun el art. 3.° del proyecto de contrato para el servicio de correos marítimos sometido á la aprobacion de las Córtes del Reino, España, aprobado que fuera el convenio, estaria obligada á subvencionar por veinte años los vapores de la Compañía Trasatlántica, antes de A. Lopez y Compañía, en cambio de unos viajes cuya velocidad máxima no tendria que pasar de

$11^1/_2$ millas hasta 30 de Setiembre de 1888.

12 millas hasta 31 de Diciembre de 1892.

$12^1/_2$ hasta 1907, término del contrato.

Las grandes diferencias que existen en las velocidades referidas, dan una idea, sin pasar á lo porvenir, de lo depresivo que sería para la Nacion el contrato propuesto, que la colocaria en último lugar en la navegacion, y de los perjuicios que de su admision resultarian para España y sus colonias.

Habana 13 de Marzo de 1887.=T. T. y R.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias), ha examinado con detencion este asunto; y conforme con sus autores, tiene la honra de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se declara de interés general de segundo órden el puerto de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).

Palacio del Congreso 19 de Abril de 1887.=Ramon Rodriguez Correa, presidente.=Luis del Rey.=Enrique Santana.=Eduardo Baselga.=Octavio Cuartero.=Antonio Dominguez Alfonso.=El Conde de Sallent, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y Encinas de Esgueva á Pesquera.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para dar dictámen sobre la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera ha examinado este asunto, y tiene la honra de someter á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado:

1.ª La que partiendo de Peñafiel y atravesando los términos municipales de Manzanillo, Laugayo, Cogeces del Monte y Torrescarcela, termine en Montemayor con la provincial de Tudela de Duero á Viloria.

2.ª La que partiendo de Encinas de Esgueva y atravesando los términos municipales de Piñel de Abajo empalme en Pesquera de Duero con la de Peñafiel á Dueñas.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 16 de Abril de 1887.=José Muro, presidente.=César Alba.=José Ferreras.=Vicente Nuñez de Velasco.=José del Perojo.=Demetrio Betegon, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Loeches vaya á enlazar con la de Ciempozuelos á Chinchon en el puente sobre el Jarama.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Loeches enlace con la de Ciempozuelos á Chinchon, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo del pueblo de Loeches, de esta provincia, y pasando precisamente por los pueblos de Arganda y Morata de Tajuña, vaya á enlazar con la carretera de Ciempozuelos á Chinchon, en el puente sobre el rio Jarama.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Silvela, presidente.=Antonio Ramos Calderon.=Vicente Hernandez de la Rúa.=El Marqués de Mondéjar.=Francisco Ansaldo.=Gil Roger.=Antonio Martin y Murga.=José Abascal.=Vicente Romero Giron. José Ferreras.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Gustavo Morales.=Manuel Ibarra, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Ayerbe á Egea de los Caballeros, y otras tres más.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Ayerbe á Egea de los Caballeros, y otras tres en las provincias de Zaragoza y Huesca, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Una que partiendo de la villa de Ayerbe, en la carretera de primer órden de Madrid á Francia, y pasando por Piedramorrera, Biscarrués, Ardisa y Ecla, termine en la villa de Egea de los Caballeros, provincia de Zaragoza, empalmando con la carretera que conduce á la estacion de Gallur.

2.ª Otra que partiendo de la estacion de El Tormillo, en la línea férrea de Zaragoza á Barcelona, y pasando por El Tormillo, Lamasadera, Castellflorite, Sena y Villanueva de Sigena, y atravesando el rio Alcanadre por entre estos dos últimos pueblos, se dirija por la tierra de Luna á Balfarta, para empalmar en Bujaraloz con la carretera de primer órden de Madrid á la Junquera.

3.ª Otra que partiendo de Angües, en la carretera de segundo órden de Huesca á Monzon, pase por los pueblos de Casbas, Siero de Huesca y Labata, y empalme en el de Aguas con la de tercer órden en estudio de Siétamo á Boltaña.

4.ª Otra que partiendo de la estacion de Poleñino, en la vía férrea de Zaragoza á Barcelona, pase por los pueblos de Alcubierre, Leciñena, Perdiguera y Villamayor, y termine en la general de Madrid á La Junquera, antes de llegar al puente sobre el rio Gállego.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=R. Villaverde.=Marqués de Casa-Jimenez.=Antonio Ramos Calderon.=Manuel Fernandez de Castro.=Tomás Castellano.=Marqués de Arlanza.=Francisco Ansaldo.=Joaquin Fiol.=José Bosch y Carbonell.=Celestino Aranda.=Juan F. Riaño, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras un ramal que sirva para la union de las de Coruña á Pontevedra y de Pontevedra al Grove, que se denominará del Puente del Burgo al de la Barca.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una del Puente del Burgo al de la Barca, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras, y entre las de tercer órden, un ramal que sirva para la union de las de Coruña á Pontevedra y de Pontevedra al Grove, y que se denominará del Puente del Burgo al de la Barca, por la márgen derecha del Lerer.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Manuel Colmeiro.=Raimundo Fernandez Villaverde.=El Conde de Pallares.=Antonio Ramos Calderon.=Angel Urzaiz.=Francisco Ansaldo.=Félix S. Alfonzo.=Tomás María Mosquera.=Eduardo Vincenti.=Celso García de la Riega.=Domingo Caramés, secretario.

APÉNDICE SEXTO AL NÚM. 71.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Tharsis enlace en el Rosal de la Frontera con la de Repilado á la frontera de Portugal.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley remitido por el Congreso de los Diputados incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo de Tharsis enlace en el Rosal de la Frontera con la de Repilado á la frontera de Portugal, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de Tharsis, y pasando por los pueblos de Cabezas-Rubias y Santa Bárbara enlace en el Rosal de la Frontera con la de Repilado á la frontera de Portugal.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Francisco de Paula Pavía y Pavía, presidente.=Raimundo Fernandez Villaverde.=José Muro.=José de Fontagud Gargollo.=Manuel Becerra.=Antonio Ramos Calderon.=Ricardo Medina.=Federico Hoppe.=Roman Martin y Bernal.=El Conde de Gomar, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general las carreteras de Peñaranda al Guijuelo y de Montejo á San Bartolomé de Corneja.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Peñaranda al Guijuelo y otra de Montejo á San Bartolomé de Corneja, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Desde Peñaranda al Guijuelo, á enlazar con la de Extremadura, pasando por Macotera, Gállegos, Salvatierra y Aldeavieja.

2.ª Desde Montejo, en la carretera de Salamanca á Extremadura, á San Bartolomé de Corneja, empalmando con la de Piedrahita y pasando por Salvatierra, Cespedosa, Bercimuelle y Gállegos.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Raimundo Fernandez Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.=Luis Sanchez Arjona.=Domingo Caramés.=Francisco Ansaldo.=Francisco Rodriguez Yagüe.=Antonio Terreros.=El Marqués de Castel Moncayo.=Fermin Hernandez Iglesias. Francisco Ramirez Carmona.=José de la Torre, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se concede una prórroga de dos años y medio á la Empresa del ferro-carril de Zafra á Huelva para que termine las obras de dicho ferro-carril, debiendo prorrogarse proporcionalmente el pago de la subvencion que falta por abonar.

Palacio del Senado 16 de Abril de 1887.=El Baron de Covadonga, presidente.=Pablo de Fuenmayor.=El Baron del Sacro-Lirio.=Eusebio Page.=El Conde de Cervera.=Eduardo Garrido Estrada.=Manuel Ibarra.=Antonio Barroso y Castillo.=Luis Sanchez Arjona.=Gabino Bugallal.=Gonzalo Sanchez Arjona, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL MIERCOLES 20 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres y diez minutos.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Se acuerda que conste en el *Diario de Sesiones* la adhesion del Sr. García San Miguel (D. Crescente) al art. 1.° del proyecto sobre la Trasatlántica.=ORDEN DEL DIA: continúa la discusion pendiente sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica.=Se lee el art. 2.°, y se aprueba sin discusion.=Dáse lectura del art. 3.° y del voto particular del Sr. Baselga al mismo.=Discurso del Sr. Ministro de Ultramar, retirando, de acuerdo con la Comision, el art. 3.°, á que hace referencia el dictámen de la Comision de presupuestos y el voto particular.=Manifestacion del Sr. Presidente declarando no haber lugar á la discusion del referido voto particular.=Se lee el art. 4.° y una enmienda al mismo del Sr. Pons.=Discurso de este Sr. Diputado en apoyo de la enmienda.=Del Sr. Marqués de Teverga, de la Comision.=Rectificaciones de ambos señores.=Queda retirada la enmienda.=Se aprueba el art. 4.°=Se lee el artículo adicional del Sr. Marqués de Mochales, y despues de una indicacion del Sr. Fernandez Villaverde á nombre de la Comision, queda retirado el artículo.=Explicaciones del Sr. Gamazo sobre la inteligencia de algunas cláusulas del contrato, pasando el proyecto á la Comision de correccion de estilo.=Discusion del dictámen sobre el censo general de la poblacion de España.=Discurso del Sr. Gullon (D. Eduardo) en contra.=Del Sr. Calbeton en pró.=Rectifican ambos señores.=Discurso del señor Vizconde de Campo-Grande, segundo en contra.=Del Sr. Calbeton en pró.=Del Sr. Presidente del Consejo de Ministros.=Rectifican los Sres. Vizconde de Campo-Grande y Presidente del Consejo.=Terminada la discusion de la totalidad, se procede á la de los artículos.=Sin ninguna son aprobados los seis de que constaba el dictámen, anunciándose que pasaria á la Comision de correccion de estilo.=Sin discusion se aprueba tambien el dictámen de la Comision general de presupuestos sobre concesion de un crédito relativo al censo de la poblacion de España.=Igualmente se lee y aprueba sin debate el dictámen declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de Icod (Canarias), pasando á la Comision de correccion de estilo.=Queda sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, un estado de las cantidades que resultan adeudarse á los Municipios por el recargo del 4 por 100 sobre las contribuciones directas, que á peticion del Sr. Diputado D. Enrique Bushell remitia el señor Ministro de Hacienda.=Se lee y queda sobre la mesa un dictámen de la Comision de actas proponiendo la aprobacion de la de Brihuega (Guadalajara) y la admision como Diputado por dicho distrito del Sr. D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco.=Orden del dia para mañana: dictámen sobre el Jurado; el que acaba de leerse, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion pública, quedando el Congreso reunido en sesion secreta, á las siete.

Se abrió á las tres y diez minutos, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: He pedido la palabra con objeto de manifestar al Congreso, á nombre de mi hermano, á quien motivos perentorios le han impedido asistir á la sesion, que ya que no pueda unir su voto al de la mayoría en la votacion de ayer tarde, exprese su adhesion al art. 1.° del proyecto sobre la Trasatlántica.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Constará en el *Diario de las Sesiones.*

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion pendiente sobre el dictámen referente á la ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 38, sesion del 5 de Marzo*; Diario *núm. 48, sesion del 17 de idem*; Diario *núm. 49, sesion del 18 de idem*; Diario *núm. 50, sesion del 19 de idem*; Diario *núm. 55, sesion del 26 de idem*; Diario *núm. 56, sesion del 28 de idem*; Diario *núm. 58, sesion del 30 de idem*; Diario *núm. 59, sesion del 31 de idem*; Diario *núm. 60, sesion del 1.° del actual*; Diario *núm. 61, sesion del 2 de idem*; Diario *núm. 62, sesion del 4 de idem*; Diario *núm. 63, sesion del 5 de idem*; Diario *núm. 64, sesion del 11 de idem*; Diario *núm. 65, sesion del 12 de idem*; Diario *núm. 66, sesion del 13 de idem*; Diario *núm. 67, sesion del 14 de idem*; Diario *núm. 68, sesion del 15 de idem*; Diario *núm. 69, sesion del 16 de idem*; Diario *núm. 70, sesion del 18 de idem, y* Diario *núm. 71, sesion del 19 de idem.*)

Sigue la discusion de los artículos.»

Se leyó el 2.°, que decia así:

«Art. 2.° Los créditos de que trata el artículo anterior se distribuirán entre los presupuestos á que afectan, aplicando 4.616.782 pesetas al de la Península; 2.359.183'40 pesetas al de la isla de Cuba; 337.026'20 pesetas al de la isla de Puerto-Rico, y 1.133.230'67 pesetas al de las islas Filipinas.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado.

Se leyó el 3.°, que decia lo siguiente:

«Art. 3.° Para atender á los servicios designados con las letras *A* y *B* del art. 2.° del contrato durante el cuarto trimestre del actual año económico, se conceden al Gobierno los siguientes suplementos de crédito:

De 507.360'07 pesetas al art. 2.°, capítulo 16, seccion 6.ª del presupuesto de la Península.

De 196.045'85 pesetas al art. 6.°, capítulo 10, seccion 1.ª del presupuesto de la isla de Cuba.

De 28.006'55 pesetas al art. 2.°, capítulo 6.°, seccion 6.ª del presupuesto de Puerto-Rico.

De 134.807'67 pesetas al art. 4.°, capítulo 9.°, seccion 7.ª del presupuesto de Filipinas.

El importe de estos suplementos de crédito se cubrirá provisionalmente con la deuda flotante del Tesoro, si las rentas y recursos eventuales de los presupuestos respectivos no produjesen valores superiores á los calculados en cantidad equivalente.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al crédito de 507.360 pesetas 7 céntimos, pedido para ratificar el contrato con la Compañía Trasatlántica, dice así:

«La Comision general de presupuestos ha recibido la atenta comunicacion que V. S. se sirve dirigirle en cumplimiento de la prescripcion adicional reglamentaria referente á los proyectos de ley cuya aprobacion por la Cámara hubiese de acarrear aumento de gastos en los presupuestos durante su ejercicio ó elaboracion y exámen; y en cuanto la compete conocer en el que á su estudio es enviado por virtud de la citada disposicion reglamentaria, somete al Congreso, por medio de la Comision de la digna presidencia de V. S., el siguiente dictámen:

«Las funciones de la Comision general de presupuestos, al intervenir hoy en el exámen del proyecto de ley referente al contrato de servicios marítimos, han de limitarse á dictaminar, de acuerdo con la invocada prescripcion del Reglamento, sobre aquellos créditos que modificarian ó alterarian el vigente presupuesto. Es, por tanto, acerca de la cifra de 507.360'07 pesetas que habria de gravar el presupuesto de la Península, en el caso de que el contrato fuere ratificado por las Cámaras, y sancionado y promulgado, llegare á tener fuerza de ley antes de 1.° del próximo Abril, sobre lo que únicamente puede emitir dictámen esta Comision. Sin extender más allá de este punto su intervencion en el proyecto de ley á que da orígen el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española, cuyo exámen de fondo corresponde exclusivamente á esa Comision, y absteniéndose de toda observacion acerca de las otras cifras que para créditos en tal proyecto se contienen, porque no se halla facultado para conocer de algunas, como son las que han de gravar los presupuestos de Cuba, Puerto-Rico y Filipinas; y en cuanto á otras que hubieren de pesar sobre presupuestos futuros, no sería esta sazon para juzgarlas; adelantando, eso no obstante, la idea de que vienen ajustadas á lo prevenido en la vigente ley de contabilidad, la Comision general de presupuestos no encuentra inconveniente en proponer que si el Congreso aprueba el mencionado contrato, el Gobierno de Su Majestad puede ser autorizado para el empleo en los servicios postales marítimos de la suma de pesetas 507.360'07 con cargo al presupuesto de la Península ó aquella parte alícuota de esta cantidad que corresponda, segun la fecha en que llegare á tener fuerza de ley el proyecto sobre el cual se dictamina, si por acaso entrare el contrato en ejecucion antes de 1.° de Julio próximo venidero.»

Dios guarde á V. S. muchos años. Palacio del Congreso 13 de Marzo de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Gil María Fabra, secretario.=Señor presidente de la Comision nombrada para el proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.»

Hay un voto particular del Sr. Baselga, que dice así:

«El Diputado que suscribe disiente de la opinion de sus dignos compañeros de la Comision de presupuestos sobre el proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica es-

pañola en el particular de su competencia, ó sea en lo relativo á la autorizacion al Gobierno para el empleo en los servicios postales marítimos de la suma de 507.360 pesetas 7 céntimos con cargo al presupuesto de la Península, ó de la cantidad que corresponda, segun la fecha en que llegase á tener fuerza de ley el aludido proyecto, si por acaso entrase el contrato en ejecucion antes de 1.° de Julio próximo venidero. Y formulando su opinion, tiene el honor de someter al Congreso el siguiente

VOTO PARTICULAR.

Las funciones de la Comision general de presupuestos, al intervenir hoy en el exámen del proyecto de ley referente al contrato de servicios marítimos, debe ante todo fijar los límites de su competencia, que no se reducen á aceptar ó desechar un crédito que otra Comision especial encargada de dictaminar sobre un proyecto de ley estima necesario, ó impuesto por las exigencias naturales del proyecto mismo sometido á su exámen, sino que se extienden á examinar en su fondo económico el proyecto de donde proceda el aumento de gasto, para con pleno conocimiento de causa desechar ó aceptar éste; la extension que segun este criterio tiene las facultades de la Comision de presupuestos, nace de la índole de la propia Comision, que es la única llamada á conocer de todo lo que afecta á los ingresos y gastos durante el ejercicio económico, sin que obste la prescripcion adicional al Reglamento, aprobada en 27 de Febrero de 1883, puesto que la repetida Comision de presupuestos, segun ese precepto adicional, debe dar dictámen, sin restriccion de ninguna clase, ni aun la que pudiera derivarse de haber aprobado una Comision especial el gasto ó el crédito sometido á su exámen.

Es por tanto acerca de la cifra de 507.360 pesetas 7 céntimos que habrán de gravar el presupuesto de la Península, en el caso de que el contrato fuese ratificado por las Cámaras, y sancionado y promulgado llegase á tener fuerza de ley antes del 1.° del próximo Abril, sobre lo que únicamente puede emitir dictámen esta Comision, pero con el antecedente y requisito indispensables de la presencia del proyecto de ley que tienda á imponer ese gravámen, y de su estudio bajo el punto de vista económico.

Hecho este estudio por el Diputado que suscribe, entiende que no puede concederse al Gobierno el suplemento de crédito de 507.360 pesetas 7 céntimos con cargo al presupuesto de la Península, ni parte alguna alícuota de esta cantidad, porque en el art. 2.°, capítulo 16, seccion 6.ª del propio presupuesto se halla consignada la subvencion que debe disfrutar la Compañía Trasatlántica por los servicios que tiene á su cargo; y los designados con las letras *A* y *B* del artículo 2.° del contrato sometido á la ratificacion del Congreso, á los cuales se destina precisamente aquella suma, son en su mayor parte novedades cuyo planteamiento no es tan urgente que no pueda esperar al futuro ejercicio económico, en el que tendrá su lugar oportuno el aumento de subvencion si el contrato obtuviese la ratificacion de las Cámaras y la sancion y promulgacion necesaria.

Palacio del Congreso 16 de Marzo de 1887.= Eduardo Baselga.»

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **ULTRAMAR** (Balaguer): El Gobierno, de acuerdo con la Comision, retira el artículo 3.° á que hace referencia el dictámen de la Comision de presupuestos, y el voto particular que acaban de leerse.

Cuando presenté el proyecto á las Córtes, creyendo que se podrian realizar antes los servicios de que se trata, era necesario el art. 3.°; pero deja de serlo, como ya tuve el honor de manifestar en uno de los discursos que pronuncié dias pasados, desde el momento en que esos servicios no han de empezar en el tiempo que en el art. 3.° se suponia que empezarian.

El Sr. **PRESIDENTE**: Retirado por acuerdo de la Comision y del Gobierno el art. 3.°, y refiriéndose á éste el dictámen de la Comision de presupuestos y el voto particular del Sr. Baselga, quedan por consiguiente retirados, tanto el voto particular como el dictámen, y se pasa á la discusion del art. 4.°»

Se leyó el art. 4.°, último del dictámen, que decia:

«Art. 4.° Se autoriza al Gobierno para establecer, de acuerdo con la República Argentina, una expedicion mensual al Rio de la Plata, subvencionada por los Gobiernos de ambos países, procurando la comodidad y rapidez que ofrecen otros servicios extranjeros, y dando cuenta á las Córtes del contrato que se celebre.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Hay una enmienda del Sr. Pons, que dice así:

«Los Diputados que suscriben proponen al Congreso se sirva modificar el proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española, admitiendo la siguiente enmienda:

«Art. 4.° Sin perjuicio de conceder á la navegacion de altura ó á los buques trasatlánticos españoles un premio por milla de recorrido con las condiciones que generalmente establecen todos los países celosos del engrandecimiento de su comercio marítimo y de su marina mercante, el Gobierno ampliará el servicio entre la Península y el Rio de la Plata, estableciendo 18 viajes anuales, por ser insuficientes los 6 que dispone el art. 2.° (*C*) del proyecto titulado «Copia del contrato.»

Los 12 servicios anuales de ampliacion los prestará la Compañía La Sudatlántica. Los vapores de esta Compañía partirán de Trieste y harán escala en los puertos de Italia, en los de la Península del Mediterráneo, Cádiz, Rio-Janeiro, Montevideo y Buenos-Aires, ó en otra forma, segun los itinerarios oficiales.

La Sudatlántica se obliga, dentro del término de seis meses, por su parte, á realizar sus viajes con vapores de 6.800 toneladas de desplazamiento, de 4.000 toneladas de carga, con un andar medio de 14 millas por hora y con todas aquellas condiciones que requiere el progreso naval de nuestros últimos tiempos.

La duracion del contrato entre el Gobierno y la Compañía española La Sudatlántica será de diez años, obligándose ésta á su terminacion á mejorar el servicio si otra ú otras Compañías ofrecen mejorarlo, en cuyo caso y en igualdad de condiciones obtendrá una prórroga en atencion á ser la primera Compañía española que ha recurrido al Gobierno del país para establecer una línea de vapores-correos españoles entre la Península y las Repúblicas de la América del Sud.

La Compañía La Sudatlántica disfrutará de las mismas ventajas y contraerá las mismas obligacio-

nes que respecto del servicio de Buenos-Aires se determinan en el proyecto de ley titulado «Copia del contrato.»

Para el servicio de Buenos-Aires, segun el artículo 2.° (*C*), recibirá La Sudatlántica una subvencion de pesetas 5'93 por milla, incluyéndose en los presupuestos los créditos necesarios para la mitad de la indicada subvencion, quedando á cargo del contratista recabar, con el auxilio del Gobierno español, la otra mitad de la República Argentina para la ejecucion de los expresados servicios marítimos.»

Palacio del Congreso 14 de Marzo de 1887.=Federico Pons.=Juan Montilla.=Marcial Gonzalez de la Fuente.=Juan Mompeon.=Francisco Martinez Brau.=Félix Coll y Moncasi.=Gabriel Ballester.»

El Sr. **PRESIDENTE**: La Comision tiene la palabra para manifestar si admite ó no la enmienda.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: La Comision tiene el sentimiento de no poder aceptar la enmienda del Sr. Pons.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pons tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. **PONS**: Señores Diputados, haciendo mias las palabras de un periódico ministerial, bien puedo empezar mi discurso diciendo que cuando los Ministros se equivocan ó los Gobiernos se preocupan, entiendo yo que á los representantes del país, no solo les es lícito, sino obligatorio, ejercer aquí completa libertad de exámen y de crítica, porque siendo el error patente, y sobre todo subsanable, el silencio podria dar lugar á gravísimos males.

Pero antes de entrar en materia, séame permitido manifestar que al ocuparme en el proyecto sometido á vuestra deliberacion bajo el punto de vista concreto de la enmienda que he tenido la honra de presentar, he de prescindir en absoluto de todas aquellas opiniones expresadas fuera de este sitio, por respetables que sean, porque el espíritu mercantil, en sus diversas formas ó aspiraciones particulares más ó ménos egoistas, puede haber contribuido á formar una atmósfera verdaderamente engañosa. Nada de extraño tendria, Sres. Diputados, que en el fondo de esta importantísima cuestion se agitara tal vez el temor infundado de que á otras Empresas no les fuera fácil realizar compromisos oficiales, ó el miedo quizás á la pérdida de pingües beneficios, ó la sospecha de no poder emitir valores relacionados con establecimientos de crédito, ó el recelo, en fin, de que no alcancen valor alguno embarcaciones relegadas á los puertos por los adelantos de nuestra marina mercante ó por las injurias de los mares, detalles todos estos que no merecen ciertamente los honores de la importancia por parte del legislador en presencia de los intereses generales del país.

Hechas estas ligerísimas indicaciones, me habeis de permitir tambien que al tratarse de un monopolio por todo extremo exclusivo, que en mi humilde concepto no solo condena al ostracismo toda nocion de justicia como todo linaje de conveniencias, formule aquí algunas consideraciones técnicas, de carácter general, que considero necesarias, prometiendo en este punto ser tan breve como en todos los demás de mi discurso, porque habiendo sido las grandes cuestiones que se derivan de este proyecto de ley magistralmente tratadas por los distinguidos oradores que me han precedido en el uso de la palabra, no quiero molestar por mucho tiempo la atencion de los Sres. Diputados.

La Administracion, bien lo sabeis, en todo lo que se refiere á públicos contratos tiene sus limitaciones; se somete á ciertos requisitos á fin de que las medidas protectoras revistan carácter de universalidad, evitando monopolios y exclusivismos que no se avienen ciertamente con el espíritu democrático del derecho moderno. Y no se diga, como se ha dicho aquí, que el servicio ó la conduccion de la correspondencia viene por la ley exceptuado de la subasta pública ó del concurso, porque no cabe licitacion de ninguna especie por no ser prudente poner ciertos servicios en manos que no presten al Gobierno otra garantía que la pecuniaria; porque como este precepto no se refiere sino á las Antillas, segun observaba mi amigo particular el Sr. Urzaiz, y no tiene la menor relacion con los concursos, la Administracion no puede prescindir jamás de toda aquellas ventajas, garantías y condiciones encaminadas á un servicio, por igual protegido, con la economía posible, y con la conveniencia y la justicia armonizadas, sin cuyas circunstancias es de todo punto imposible que Gobierno alguno demuestre el celo exquisito, que para fomentar y promover la riqueza de un país, recomiendan las más rudimentarias reglas del derecho administrativo.

Claro está que cuando las fuerzas motoras de una sociedad proveen á su bien comun, la Administracion debe limitarse á favorecer el desarrollo de su espontánea actividad; pero cuando no sucede así, todo Gobierno prudente viene obligado á dispensar aquella proteccion distributiva y reguladora de las fuerzas sociales, sin mal entendidas preferencias que en un momento dado puedan herir de frente ó de soslayo á elementos de riqueza, que en sus diversas manifestaciones y con su movimiento incesante contribuyen en primer término á la grandeza y prosperidad de la Patria. No puede aceptarse, pues, en manera alguna que el decreto de 27 de Febrero de 1852 erija en árbitros absolutos á los altos Poderes del Estado, por más que se les dispense de la observancia de algunos requisitos en determinados contratos, porque esto equivaldria á la caprichosa supresion de los principios cardinales del derecho administrativo y á la pretericion lamentable de factores importantísimos que no puede ni debe ningun Gobierno desperdiciar.

Declaro paladinamente que no por la naturaleza del contrato, ni por el tiempo de su duracion, ni por el privilegio que conceptúo innecesario, hubiera podido sospechar que en esa forma presentara su proyecto el Sr. Ministro de Ultramar, ni que lo admitiera el Gobierno. Todo el mundo sabe que el monopolio se legitima por el tiempo prudencialmente necesario, que cuando espira el término, puede la proteccion distributiva ser ley del Estado, y que en otro caso surge inevitablemente el principio de la libertad. El Sr. Ministro de Ultramar, proteccionista de toda la vida, no ignora que la proteccion no es el exclusivismo, que la proteccion fomenta y desarrolla los intereses y la riqueza de un país dentro de unas mismas relativas condiciones, al paso que el exclusivismo es el privilegio que, lejos de vivificar, destruye y mata las fuerzas productoras del país, entregadas á una lucha superior á sus fuerzas.

Pero el Sr. Ministro de Ultramar nos decia que una triste experiencia nos ha enseñado las intrigas, las miserias, los escándalos y las fealdades en concurso de servicios tan importantes como son estos, en los cuales nunca falta quien vaya á buscar irri-

tantes primas, ó á falsear la ley, ó á traficar con la conciencia, procurando entorpecer los servicios propuestos por el Estado con toda clase de protestas y de obstáculos, teniendo más en cuenta los intereses particulares que los generales del país. Desde luego afirmo que no conozco los vicios y peligros á que se referia el Sr. Ministro de Ultramar en aquellos precedentes de concurso, que respecto de otras Naciones recordaba el Sr. Laviña, como no los conozco tampoco respecto de aquellos múltiples servicios nacionales á que se han referido los elocuentes oradores que me han precedido en el uso de la palabra. Pero el Sr. Ministro de Ultramar sabe perfectamente que por el concurso, además de las garantías indisputables en la mejora del servicio, se ofrecen medios fáciles á todo Gobierno diligente para evitar esos peligros. Es más; con los concursos levantan los Gobiernos una barrera insuperable á la calumnia y á los ecos extraviados de la maledicencia.

Por de pronto el debate hubiera quedado aquí reducido á una cuestion puramente administrativa, y el proyecto, libre de cierta clase de censuras, no hubiese sido ciertamente objeto de una cuestion de Gabinete que en último término ha de enturbiar la diafanidad de una votacion con las sombras de una política absorbente y de un ministerialismo incomprensible. Pero el Sr. Ministro de Ultramar ha incurrido en visible contradiccion, y ha llevado su celo en favor del proyecto, hasta el punto de olvidarse por completo de su abolengo proteccionista, declarando, en primer término, que no aceptaba el concurso tratándose de contratos de esta naturaleza, para manifestar despues que le aceptaria si pudiera exigir á los que se presentaran al concurso que dispusieran de una flota de 15 ó 20 barcos abanderados en España, y contando con determinado número de años de existencia. De suerte que el Sr. Ministro de Ultramar, de una parte no aceptaba el concurso por el temor de que surgieran aquellas intrigas, escándalos y fealdades á que se referia, al paso que aceptaria el concurso tratándose de Compañías poderosas, á pesar de esos vicios y peligros; contradiccion evidente, porque S. S. no desconoce que esos abusos han de ser mayores en razon directa de la mayor cuantía de los negocios.

De todos modos, el Sr. Ministro de Ultramar al conceder á la Compañía Trasatlántica el monopolio en la forma que el proyecto establece, y al aceptar el concurso, con las condiciones que expuso, arria el pabellon proteccionista que ha ostentado toda su vida. Para nadie es un secreto que la marina mercante española está muriendo, y que necesita de leyes protectoras que la infundan nuevos bríos y alientos. Su salvacion depende de aquella proteccion armónica, constante divisa de los navieros españoles, enemiga siempre del monopalio y del privilegio, por lo mismo que es distributiva y organizadora de las fuerzas sociales, inspirada en primer término en las necesidades apremiantes del país. Una de sus mayores exigencias es la de no abandonar las fuerzas nacientes que presentan probabilidades de arraigo y condiciones de desarrollo. Esa proteccion tiene por norma constante la de amparar todo lo útil que nace, crece y se desarrolla al calor de los intereses sacratísimos de la Patria; es preciso que esas fuerzas débiles y nacientes se vean libres de la amenaza que amaga su existencia y de la ruina que ha de causarles una lucha imposible.

Este es, Sr. Ministro de Ultramar, el procedimiento que ha de emplear el Estado si quiere ser digno de su nombre, y realizar los altos fines que le incumben; este es el sistema de proteger que informa la verdadera escuela económica nacional, y que no tan solo protege todo lo que existe, sino lo que puede existir; porque como dice un ilustre escritor proteccionista, así como en la naturaleza descubren las condiciones climatológicas, el nacimiento de determinadas especies, así en el campo de la economía se descubren, bajo la atmósfera de la proteccion, los gérmenes de grandes riquezas que pueden permanecer inactivos, y que con prudenciales auxilios del Estado son susceptibles, de una manera individual ó con fuerzas acumuladas, de desarrollarse produciendo grandes resultados.

Mi amigo el Sr. Nicolau, reconocida autoridad en estas materias, decia en otra sesion que la marina mercante española, que languidece y muere, es la de altura, que no disfruta ni de los beneficios de la ley de cabotaje, ni de los auxilios pecuniarios del Estado, y que la que vive y se desarrolla, merced al derecho diferencial de bandera con las Antillas, ha coexistido y coexiste con Empresas subvencionadas; declaracion preciosa que se presta á muy tristes consideraciones, porque, excepcion hecha de la marina á que el señor Nicolau se referia, conviene por de pronto, en la existencia de los grandes perjuicios que ha de ocasionar el monopolio de la Compañía Trasatlántica al comercio marítimo, á la industria naviera y á la navegacion de altura en general, demostrando que sin la proteccion á los servicios nacientes hemos de vivir condenados al exclusivismo de una sola Empresa ó al pabellon extranjero; desapareciendo de esa suerte aquellas risueñas esperanzas á que se entregaba el Gobierno en el preámbulo del proyecto, recordando nuestras glorias españolas, el génio colonial de nuestra raza y la antigua prosperidad y grandeza de nuestra Patria.

Pero, señores, no me he propuesto ocuparme en toda su extension ó en todas sus bases del proyecto que está sometido á discusion, sino limitarme tan solo á uno de los servicios que vienen englobados en la concesion que se propone; me refiero al establecimiento de una línea de vapores que ha de mantener tráfico constante y frecuentes relaciones mercantiles ó comerciales entre la española Península y la República Argentina. Prescindo, pues, de la casi totalidad de los servicios de esa concesion y de las consideraciones generales que se desprenden de ese proyecto y que han sido ya, de una manera magistral, tratadas por otros oradores. Me he de limitar al indicado objeto procurando demostrar con datos y antecedentes irrecusables que el Gobierno ha sacrificado ventajas reales y positivas y ha incurrido en deficiencias que no es posible que pasen inadvertidas á la Cámara, porque no solo perjudican á otras Compañías ó Empresas, sino que afectan de una manera directa á los intereses colectivos del país.

Por de pronto conviéneme observar que la titulada copia del contrato que se acompaña al proyecto no tiene esa forma; ofrece los caractéres especiales de un pliego de condiciones al parecer destinado al concurso.

Si los arts. 17 y 18 preceptúan que pueden ser contratistas de estos servicios, todo español domiciliado en España que lo solicite, toda persona jurídica reconocida como tal por el derecho ó toda Sociedad anónima en la forma que la ley establezca, es eviden-

te que el documento que tales artículos contiene no debiera ser un contrato, porque sobre no referirse á empresa alguna, se determinan taxativamente en sus artículos, reglas y condiciones para los servicios; de manera que bien pudiera decirse de primera intencion que el Gobierno de S. M. trataba de abrir un concurso á los nuevos, limitándose, por el proyecto de novacion que el Sr. Ministro de Ultramar ha presentado á la Cámara, á una ratificacion de aquellos servicios antiguos referentes á Cuba, Filipinas y Puerto-Rico; pero desgraciadamente el epígrafe de la titulada copia del contrato nos advierte que el monopolio se concede á la Compañía Trasatlántica con exclusion de toda otra Empresa, persona ó Compañía, segun terminantemente se afirma y ratifica en el artículo 6.° de la referida copia. Con efecto, ese artículo dice textualmente que el Gobierno se compromete por este contrato á no celebrar otros que tengan por objeto subvencionar nuevas líneas de vapores, establecidas entre los mismos puntos. Declaro que no me explico satisfactoriamente cómo los dignos indivíduos de la Comision pueden mantener el texto de ese artículo. Por él queda el Gobierno encerrado dentro de un círculo de hierro, con notorio perjuicio de la industria naviera, de nuestra marina mercante y de la navegacion de altura; porque la Compañía Trasatlántica española con sus ventajas podrá rebajar sus tarifas, influir en la disminucion de la carga en los demás buques mercantes de otras líneas, acabando con toda posibilidad de competencia. Es más; ese artículo, sobre ser perjudicial y funesto á los intereses de nuestra marina mercante y á la industria naviera, levanta una valla insuperable á las justas exigencias que en lo porvenir levantarán los navieros. Estos tendrán que retirarse del comercio marítimo, porque sobre no ser posible sostener una competencia con la Compañía Trasatlántica favorecida, no podrán luchar con líneas extranjeras perfectamente subvencionadas por sus respectivos países, como sucede respecto de Buenos-Aires con las Mensagerías francesas, ni tampoco con aquellas Compañías que gozan de un premio por milla de recorrido, como sucede con los trasportes marítimos de Marsella y con la Compañía italiana titulada *La Veloce*.

Todos los Gobiernos, ó casi todos, tienen grandísimo afan, muestran grandísimo interés en proteger el desarrollo de su comercio marítimo, y en sostener su navegacion de altura. Francia ha prorrogado el contrato de subvencion á la Compañía francesa de las Mensagerías marítimas; pero al proteger á una Empresa que ha prestado grandes servicios á su Gobierno y á su país, y que ha tenido cuantiosos capitales, constantemente dedicados al mantenimiento de su poderosa flota, no ha creido conveniente abandonar al comercio marítimo á sus propias fuerzas, porque ha creido que esto equivalia á firmar su sentencia de muerte. Para conciliar toda clase de intereses, la vecina República dictó una ley justa, sábia y equitativa, por medio de la cual concede un premio por milla de recorrido á sus buques trasatlánticos, dentro de ciertas condiciones. Desde entonces, Sres. Diputados, la marina mercante francesa, que se hallaba en visible decadencia, ha tomado tal vuelo, se ha desarrollado de tal manera, que hoy figura, segun la balanza marítima, con el núm. 2 en el comercio del mundo. Italia, los Estados-Unidos y otras Naciones, que aquí se han repetido hasta la saciedad, se han apresurado á seguir el ejemplo de la vecina República. Ante este sistema que someto á vuestra consideracion, ante esa conducta aconsejada por la práctica en Naciones tan celosas por el desenvolvimiento de sus intereses marítimos, ¿es posible todavía que se mantenga el texto del art. 6.°, que todo lo sacrifica á una sola Empresa?

Las necesidades del comercio han de venir, é impondrán una medida de proteccion general, y entonces el Gobierno español tendrá que gastar y perder grandes cantidades como indeclinable consecuencia de la anulacion ó de la rescision de contratos, ó en otro caso se verá imposibilitado de moverse dentro de las grandes órbitas de los intereses del país, contemplando con amargura cómo el monopolio de la Compañía Trasatlántica acaba por arruinar la marina mercante española, y cómo, por otro parte, nuestra produccion sigue cruzando los mares al amparo del pabellon extranjero.

El Gobierno se obliga, es decir, obliga á los Gobiernos que le sucedan en la gestion de los negocios públicos, y que pueden tener en su dia una idea diametralmente distinta en la contratacion de los servicios marítimos á que la Compañía Trasatlántica continúe absorbiendo todos los mercados del mundo; y digo todos los mercados del mundo, porque se trata de los Estados-Unidos, de la América Septentrional, de la América del Sur, del golfo de Méjico, del golfo de Guinea, de la costa de Africa y de Filipinas. Y no se diga, Sres. Diputados, por lo que se refiere al punto concreto de la enmienda que estoy sosteniendo, que algunas casas españolas, si no han establecido líneas regulares y periódicas, han provocado con sus buques, cuando ménos, un servicio directo entre la española Península y el Rio de la Plata, y que se han visto en la necesidad de desistir de sus generosos propósitos, porque á esta afirmacion contesta de una manera categórica la enmienda que estoy sosteniendo. Pero despues de todo, sígase el ejemplo de la vecina República; dése el apoyo que necesita la marina mercante y se verá cómo se desenvuelve nuestro comercio marítimo y cómo se mantienen nuestras relaciones con todos los mercados del mundo. Personas, Empresas y Compañías españolas hay que están dispuestas á concurrir á todas las subastas y concursos que se realicen; que aceptarán los depósitos que haya necesidad de constituir y que ofrecerán además todas aquellas condiciones de velocidad, de baratura y de comodidad, todas aquellas condiciones, en fin, que requiere el progreso de los tiempos modernos. Pero si, desgraciadamente, mis humildes consideraciones no pesan en el ánimo de los señores de la Comision por creer, equivocadamente en mi concepto, que es necesario recompensar servicios con verdadera prodigalidad, á pesar de haber sido debidamente retribuidas en cumplimiento de las cláusulas de un contrato que pudiéramos llamar antiguo, no me negareis, cuando ménos, que en ninguna Nacion del mundo se entregan los servicios marítimos á una sola Empresa, con la circunstancia agravante entre nosotros de correr el peligro de destruir el gérmen del engrandecimiento de nuestra marina mercante.

Si despues de todo, con detenido exámen, hiciérais lo que aquí tantas veces se ha repetido sin merecer los honores de una contestacion; si dividiérais en lotes estos servicios, estableciendo líneas diversas de distintas Empresas ¡ah! entonces el estímulo de la

competencia sería garantía de futuro desarrollo y grandeza. Los barcos en competencia tendrian aquellas condiciones que requiere el progreso de la industria naval, circunstancia más atendible hoy, que la mayor parte de las Naciones del viejo continente levantan poderosas armadas, poniéndose en pié de guerra, hoy que España con la vista fija en sus posesiones y colonias ha de ser más previsora y más exigente, porque en un momento dado puede nuestra flota mercante convertirse en poderosa auxiliar de la Real armada.

No he de entrar en cierto órden de consideraciones acerca de si los buques de la Trasatlántica se encuentran en tal ó cual estado, ni he de decir una palabra sobre si ha cumplido ó no sus compromisos, si podrá seguir cumpliéndolos en lo sucesivo, ni siquiera sobre si es ó no digna de la remuneracion espléndida que en el proyecto se propone. Me basta con consignar que con los recursos del país declarais, sin fundamento, á una sola Empresa fuera de la lucha legal y de las condiciones todas de la concurrencia. Pero ya que habeis establecido el sistema de contrataciones directas; ya que tanto gustan esos procedimientos á la Comision, permitidme, Sres. Diputados, que manifieste mi asombro ante el hecho de no haber sido aceptadas las ofertas de una Empresa española, la primera que acudió al Gobierno de S. M. brindándole con un servicio entre las costas de la Península y los puertos de Italia, para dirigir más tarde la proa de sus buques á Rio-Janeiro, Montevideo y Buenos-Aires, obligándose al trasporte y á la conduccion de la correspondencia española con vapores de 6.800 toneladas de desplazamiento, de 4.000 toneladas de carga, con una velocidad media de 14 millas por hora, con compartimientos estancos, con luz eléctrica, con cámaras confortables, con todas las condiciones que exige el progreso de los tiempos modernos, á fin de sostener digna competencia con las Compañías italianas, que son hoy las que gozan de más crédito en el Rio de la Plata.

Esto me lleva como por la mano á poner en conocimiento de los Sres. Diputados algunos datos y antecedentes de carácter administrativo, que considero absolutamente indispensables para fundamentar la enmienda que estoy sosteniendo, y para contestar con su sola exposicion de una manera terminante á ciertas afirmaciones que se han hecho en el curso de este debate.

Tres años há próximamente que varias casas españolas, muy respetables, constituyeron una Sociedad mercantil, titulada *La Sudatlántica*. El representante de esta Sociedad, contando con medios sobrados para ello, hubo de acudir al Gobierno de S. M. solicitando la conduccion de la correspondencia española á aquellas lejanas Repúblicas, obligándose al establecimiento de la línea de vapores á que antes me he referido, con una expedicion mensual. La Administracion hubo de pedirle el borrador de un proyecto de contrato, y éste fué presentado, desde luego, amoldándolo á un convenio postal que el Gobierno tenía otorgado á la Compañía Trasportes marítimos de Marsella, si bien modificando algunos artículos del contrato con la visible intencion de mejorarlos.

Este proyecto de contrato mereció el apoyo de la Sociedad geográfica con un brillantísimo informe de su ilustre presidente, el actual Ministro de Estado, quien abogaba por la concesion de una manera resuelta, recordando el menor tonelaje que cada dia alcanzaban los buques mercantes españoles, y además la enormísima desproporcion que existia entre el trasporte en bandera extranjera.

A pesar de este brillantísimo informe y de otro muy favorable de un Negociado tan competente en la materia como el internacional de la Direccion general de comunicaciones, el proyecto fué rechazado, y eso que era, como antes indiqué, copia literal del contrato celebrado con la Compañía Trasportes marítimos de Marsella; de manera, Sres. Diputados, que lo que parecia bueno y aceptable tratándose de una Compañía extranjera, pareció malo y detestable tratándose de una Compañía española. Pero para que os hagais cargo y para que formeis cabal idea de los fundamentos en que se apoyaba la Administracion para rechazar ese proyecto, me bastará con significar que en uno de los tres artículos no admitidos, la Sudatlántica se limitaba á pedir un derecho de preferencia, obligándose á mejorar las condiciones, siempre que otra persona, otra Empresa ú otra Compañía ofreciera en lo sucesivo mayores ventajas. Pues á pesar de todo, la Administracion rechazó ese proyecto de contrato, alegando que limitaba su libertad de accion; sin fijarse en que se trataba de una Compañía española, que era la primera que solicitaba ese servicio sin competencia de ninguna clase, y se atenia á las resultas de una competencia oficial ó extraoficial; pero la desgracia ó la fortuna ha querido que la Administracion de ayer y el Gobierno de hoy estén en completa contradiccion; porque por el proyecto actual, en el servicio de Buenos-Aires, se prescinde por completo de toda libertad de accion, de toda concurrencia y de toda condicion.

El representante de la Compañía Sudatlántica hubo de acudir al Gobierno otra vez, presentando un nuevo proyecto de contrato que tambien fué rechazado, fundándose la negativa en los arts. 5.°, 8.° y 16, sobre los cuales llamo singularmente la atencion de los señores Diputados. Tratábase de casos de fuerza mayor; y entre el art. 5.° de la Compañía Sudatlántica española, y el relativo de la Compañía extranjera Trasportes marítimos de Marsella, habia la siguiente diferencia: la primera se obligaba, al retrasarse el servicio, para evitar daños, á poner todos los medios necesarios por su cuenta; la segunda, á poner todos los medios por cuenta del Gobierno. De manera que, á pesar de ser más ventajosa y favorable á los intereses del Estado la propuesta hecha por la Compañía española, fué rechazada, habiendo sido admitida la de la Compañía extranjera. Respecto á este punto, todavía es ménos favorable el proyecto que tenemos á la vista, puesto que la Compañía Trasatlántica se obliga á escalas distintas y á arribar á otros puertos, justificando la necesidad de hacerlo así.

La lectura de ese artículo convencerá á los señores Diputados de lo que estoy sosteniendo. En el art. 8.°, la Compañía española Sudatlántica se obligaba á conducir la correspondencia en balijas selladas y precintadas, respondiendo de su entrega; la Compañía extranjera, sin responder de su entrega, se limitaba á tener cuidado y esmero en la conduccion; y por lo que hace á la Trasatlántica, se obliga á la conducion de la correspondencia bajo la responsabilidad directa del contratista.

Y vamos al art. 16, contentivo de dos partes, que fueron igualmente rechazadas; la primera, por un error trivial, porque el representante de esa Compa-

ñía hubo de pedir la declaracion de vapores correos á la Direccion general de comunicaciones, cuando como es sabido esas declaraciones se hacen por el Ministerio de Marina, y en la segunda parte, la Administracion creyó que habia llegado la hora de pedir las condiciones de marcha y tonelaje de los buques, y los medios de salvamento para casos de incendio ó de naufragio; condiciones que realmente la Compañía Sudatlántica deseaba exponer, pero que la Administracion habia de exigir cuando se dictó la primera Real órden, porque despues de todo, esas condiciones procedian de los informes del Ministerio de Marina y de la Direccion general de aduanas, emitidos antes de la primera Real órden; y cuenta, Sres. Diputados, que el representante de esa Compañía acudia á los Centros oficiales, manifestando que, en la imposibilidad de salir al paso á las justas y previsoras exigencias de la Administracion deseaba conocer de antemano las condiciones y reparos que se formularan para continuarlas en el contrato evitando dilaciones inútiles y largas tramitaciones que despues de todo se traducian en un expediente verdaderamente abrumador é insoportable. Pero la Compañía Trasatlántica que se hallaba, como se halla, en posesion de magníficos buques, y que cuenta con medios sobrados para realizar toda clase de compromisos oficiales, presentó otro proyecto de contrato; proyecto de contrato que al fin ha merecido un brillante informe del Ministerio de Marina, proponiendo al Gobierno la solicitada concesion, que tal vez se hubiese otorgado si el expediente no hubiera venido á la Cámara para conocimiento de los señores de la Comision, antes de que dieran dictámen sobre este contrato de la Compañía Trasatlántica.

Pues bien; Sres. Diputados, conocidos esos antecedentes y datos administrativos, no deja de ser irregular, anómalo y extraño que al solicitar la Compañía española Trasatlántica la prórroga de sus antiguos servicios, se le haya impuesto nada ménos que el servicio al Rio de la Plata (segun se dice contra su voluntad); y que se le haya impuesto en la forma exclusiva que determina el art. 6.°, que ya conoceis: como no deja de ser anómalo y extraño, que despues de todo tome esa Compañía ese servicio por dos años como determina el artículo adicional, segun el que podrá denunciarse al cabo de ese tiempo.

No he de decir una palabra sobre el art. 4.°, porque aquí se han hecho observaciones lógicas y razonadas por los Sres. Diputados que han terciado en este debate; pero sí he de observar que todo lo que se refiere á los nuevos servicios es vago y deficiente en ese contrato. El cap. 1.°, art. 2.°, letra *C* del proyecto concede á la Compañía española Trasatlántica seis viajes anuales que se realizarán por medio de vapores que saldrán de la costa de Francia, de un puerto del Cantábrico ó del Mediterráneo, sin decir cuál, y que se determinará en el itinerario oficial, y recorrerán los puertos de la Península para llegar á Cádiz, desde cuyo punto podrán hacer escala en Canarias, para dirigirse á Buenos-Aires. Pues bien, con manifestar que la exportacion de nuestros vinos á aquellas lejanas Repúblicas solo de Cataluña, de Valencia y de Málaga, asciende á 85.000 toneladas anuales, y á 38.000 toneladas la exportacion de otros artículos de verdadero valor; y con significar que á los puertos de Vigo y de Barcelona concurren nada ménos que nueve líneas extranjeras, que nos hacen tributarios por el mero hecho de conducir las dos terceras partes de la produccion española, creo que queda demostrada la deficiencia de esos seis viajes que el Gobierno español concede á la Compañía Trasatlántica; tanto más, cuanto que alguna de sus líneas extranjeras á que antes me he referido, tiene aquí establecidos tres servicios mensuales; otras, dos, y la que ménos, uno. Y si á esto se añade lo poderoso de sus flotas y las condiciones de sus buques, claro está que no hay que esforzarse mucho para demostrar esa deficiencia que sin duda ha convencido á los señores de la Comision, en el mero hecho de modificar el proyecto introduciendo un art. 4.°, del cual me ocuparé despues.

Pero aquí me conviene una digresion que considero importante.

Allá por los años de 1850 y 51, el Gobierno español, despues de haber rescindido un contrato que tenía otorgado para la conduccion de la correspondencia á nuestras Antillas españolas, adquirió dos vapores en Inglaterra, el *Caledonia* y el *Hivernia*, que juntamente con otros dos de guerra, el *Isabel* y el *Fernando el Católico*, hacian el servicio de correos de Cádiz á la Habana. Los dos primeros en condiciones entonces de necesaria rapidez, empleaban en su travesía para ir á Cuba veinte á veintiun dias, y los otros dos, adquiridos para nuestra armada, empleaban ménos tiempo; generalmente de diez y ocho á diez y nueve dias. Cinco años despues, si no estoy equivocado, estos servicios pasaron á manos de una Empresa particular. Cuatro vapores de pequeñas dimensiones, el *Ter*; el *Almogavar*, el *Europa* y el *Berenguer*, si no recuerdo mal, hacian estos servicios con notoria regularidad, empleando á su ida, creo que eran veinte dias, y en su travesía de vuelta solo diez y ocho, ménos algunos viajes que se realizaban en catorce.

Pues bien; con estos antecedentes y otros que podrian aducirse de Compañías extranjeras, se demuestra que han trascurrido nada ménos que treinta y seis años inútilmente, ya que á pesar de los progresos realizados en estos últimos tiempos solo exigís para el servicio de Buenos-Aires un andar medio de 11 millas á los vapores de la Compañía Trasatlántica, con lo cual invertirán treinta dias de navegacion desde Barcelona á Buenos-Aires, sin tener en cuenta que los vapores de la Compañía Sudatlántica ofrecen realizar esos viajes en diez y nueve dias y algunas horas, con sus correspondientes escalas.

Pues bien, Sres. Diputados, es apremiante, es urgente que las Córtes en uso de su indiscutible derecho, amplíen y mejoren estos servicios mediante un contrato con las condiciones lógicas que debe tener. Y ya que el Gobierno de S. M. tiene mayor interés en conceder esos seis viajes á la Compañía Trasatlántica, ¿qué inconveniente podrian tener los señores de la Comision en proponer á la iniciativa soberana de las Córtes que se concedan esos 12 viajes de ampliacion que propone la Comision á la Compañía Sudatlántica, que ha tenido constantemente el propósito de establecer esa línea con grandes ventajas y con las mayores garantías posibles? Creo que los señores de la Comision, así procediendo, á la par que conseguirian su propósito con indiscutibles ventajas, harian justicia á la primera Empresa que ha recurrido al Gobierno, con el plausible deseo de abrir nuevos mercados á la produccion española hoy tributaria del pabellon extranjero, con el propósito al mismo tiempo de fomentar nuestras relaciones comerciales y

mercantiles, y contribuir á formar entre aquellos países y España una sola familia, etnográfica por decirlo así; y que en último término trata de realizar los viajes de retorno con las mismas escalas que los de ida, ya que como todos sabeis, los buques de las Compañías extranjeras apenas anclan en nuestros puertos en sus viajes de retorno.

Y no se diga que la Compañía Sudatlántica quiere disfrutar de iguales ventajas que la Trasatlántica, porque además del premio que las demás Naciones conceden á su navegacion de altura, que pide para los buques trasatlánticos españoles de líneas subvencionadas, se limita á un derecho de preferencia en igualdad de condiciones, obligándose á mejorar los servicios, como indiqué antes, si otras Empresas ofrecen en lo sucesivo mayores ventajas.

Tal vez se me dirá que los señores de la Comision, teniendo en cuenta la necesidad de fomentar el tráfico y de aumentar nuestras relaciones comerciales y mercantiles, y sobre todo, penetrados de la deficiencia de esos seis viajes que se conceden á la Compañía Trasatlántica, han modificado el proyecto de ley con un art. 4.°, en virtud del cual el Gobierno de S. M., de acuerdo con el de la República Argentina, podrá establecer una expedicion mensual subvencionada por ambos países. Por de pronto, es peregrina la irritante desigualdad que encierra ese art. 4.°, porque despues de todo, el premio que se concede á la Compañía Trasatlántica para esos viajes, no necesitará más que la aprobacion por las Córtes del proyecto de ley, al paso que esos 12 viajes de ampliacion dependerán de un tratado ó acuerdo de ambos países, como si la República Argentina ó como si todas las Naciones del mundo no estuvieran igualmente interesadas en el constante movimiento de innumerables buques en las aguas de sus puertos, prescindiendo de toda gestion internacional.

Se me dirá que en la forma en que se establece en el art. 4.° no se consigna la totalidad del crédito para la subvencion, siendo, como es, justo que la República Argentina, que ha de aprovechar los beneficios mercantiles de las nuevas líneas que se establezcan, satisfaga la mitad de los gastos; argumento que no destruye la desigualdad á que antes me he referido, porque sobre que el precio de los seis viajes se consignará totalmente en el presupuesto español, la concesion del servicio no dependerá de tratado ó acuerdo internacional. Pero la cuestion está resuelta; la enmienda que he presentado sale al paso de todo género de dificultades. Puesto que la Compañía Sudatlántica se encarga de gestionar la mitad de la subvencion cerca del Gobierno de la República Argentina, ¿qué inconveniente podia haber por parte de los señores que forman la Comision en proponer á la Cámara la concesion que se pide tratándose de una Compañía que la ha perseguido durante años, concesion que por los informes favorables y á propuesta del Ministerio de Marina se hubiera otorgado, si el expediente, con suspension de sus trámites, no hubiera venido aquí para conocimiento de los señores de la Comision? La Compañía Sudatlántica no tiene otro camino que el de presentarse á las Córtes en demanda de un acto de justicia, porque el expediente con ese proyecto claudica desde luego; no podrá tramitarse ni por el Ministerio de la Gobernacion, ni por el de Marina; se dirá al representante que acuda al Ministerio de Estado, á cuyo departamento corresponden las necesarias gestiones internacionales. Es decir, la arbitrariedad ministerial por cima de la iniciativa de las Córtes, y á pesar de la aprobacion por el Parlamento de un proyecto de ley que encierra la contratacion de todos los servicios marítimos postales.

Quedaba á la Empresa un recurso: una vez aprobado este proyecto, presentar una proposicion de ley; pero con seguridad, que los señores que forman la Comision, ú otros representantes del país, se hubieran levantado declarándola extemporánea, ó para manifestar que al discutirse el proyecto sometido á las Córtes por el Gobierno, era ocasion de intentar una modificacion.

Hé aquí la razon que me ha movido á presentar la enmienda que tengo la honra de defender. Pero si el Gobierno de S. M., haciendo uso de las facultades que le concede el art. 4.°, establece en su dia una línea ó nuevas líneas al Rio de la Plata, es de creer, aunque los precedentes no lo arguyan, que los vapores ó buques saldrán de puertos españoles. Pues bien; la Compañía Sudatlántica ofrece á las Córtes, como ofreció á la Administracion, que sus buques saldrán de Trieste, y harán escalas en la costa de Italia. ¿Sabeis por qué? Porque para fomentar el tráfico y el comercio, es preciso que España cambie ó permute sus ricos productos con los no ménos valiosos de Austria y de Italia. Podria demostrarlo con datos estadísticos oficiales de los tres países, pero no lo hago, porque la Cámara está fatigada ya con este debate, y porque los Sres. Diputados que no tengan una idea exacta de esta necesidad, la tendrán por lo ménos muy aproximada.

El Congreso se habrá convencido de que sin perjudicar en modo alguno los intereses de nuestro comercio, de la industria naviera y de la navegacion de altura y sin el menor obstáculo á la iniciativa del Gobierno, que ha de estar en todas ocasiones dispuesto á mejorar los servicios dentro de plazos prudenciales, he defendido con la brevedad posible los fueros de la razon y de la justicia armonizados con los intereses generales del país.

Concluyo, pues, suplicando á los señores de la Comision que, lejos de hacer de este asunto una cuestion de amor propio, mediten su alcance, atentos solo á las necesidades del país, y que por las consideraciones que he expuesto se sirvan admitir la enmienda que he tenido la honra de presentar.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Señores Diputados, voy á contestar todo lo más brevemente que me sea posible al discurso que ha pronunciado el señor Pons. Ya veis cuál es el estado de la Cámara; realmente ni el Congreso ni el país quieren más discusion acerca del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica; y como despues de todo, el discurso de mi amigo el Sr. Pons es una repeticion, bella en la forma, de los argumentos que se han expuesto por los Sres. Diputados que han terciado en este debate, con permiso de S. S., me he de limitar á aquellos argumentos que exclusivamente hacen referencia á la enmienda que se discute.

Dispénseme, pues, el Sr. Pons si no entro á analizar todas esas cuestiones que han sido ya extensamente examinadas por la Cámara.

No he de hablar nuevamente ni de velocidades ni

de subvenciones, y casi no hablaria de las condiciones con que se ha hecho el contrato, si el discurso de S. S. no me obligara absolutamente á ocuparme de ellas.

El Sr. Pons ha empleado las dos terceras partes de su discurso en combatir el monopolio otorgado á la Compañía Trasatlántica, y el sistema de contratacion directa que se ha seguido por el Gobierno. No ha dejado S. S. ningun argumento de los que se han expuesto en esta discusion acerca de este punto que no haya repetido, para hacer comprender á la Cámara los gravísimos inconvenientes que tiene la contratacion directa, y sobre todo, los grandes perjuicios que entraña para el país, para el comercio y para la navegacion mercante el monopolio otorgado á la Compañía Trasatlántica.

Así que, Sres. Diputados, no acierto á explicarme qué es lo que el Sr. Pons se ha propuesto.

¿Qué ha querido el Sr. Pons? ¿Pretendia S. S. defender su enmienda, ó combatirla, y rogar á los señores Diputados que no la tomen en consideracion? Si el Sr. Pons se proponia que su enmienda fuese aceptada, ¿á qué decir lo que S. S. ha dicho relativamente á la contratacion directa, para venir despues á pedir á la Cámara que se celebre un contrato directo con una Empresa determinada? Una de dos: ó la contratacion directa es buena y evita el que los servicios públicos queden expuestos á las contingencias de las luchas que se entablan en las subastas, y aun en los concursos, porque ordinariamente suelen traerse á ellos otros fines que los de servir al Estado y desempeñar con acierto y con ventaja para el país los servicios que son objeto del contrato, ó el Sr. Pons se ha propuesto persuadiros que no debeis aceptar su enmienda. ¿Es buena la contratacion directa? Pues entonces hace perfectamente S. S. en presentar la enmienda, y está bien que cante las excelencias de la Empresa Sudatlántica, y pida para ella el servicio postal entre España y el Rio de la Plata. Pero, ¿es mala la contratacion directa y malo el monopolio? Pues en ese caso, ¿por qué el Sr. Pons pide que por contrato directo se concedan á la Empresa Sudatlántica los servicios postales entre España y el Rio de la Plata? En este punto me parece que el Sr. Pons no ha estado de acuerdo consigo mismo, y que S. S. impugna con sus palabras el deseo expresado en su enmienda.

Por mi parte, lo declaro ingénuamente, aun combatiendo esta enmienda, no quiero tan mal á la Empresa, á quien el Sr. Pons trata de servir, como S. S. propio, con el discurso que acaba de pronunciar; y digo que no la quiero tan mal, porque no voy á decir absolutamente nada que la pueda perjudicar, pues acaso represente una aspiracion generosa para el porvenir, ó un progreso para nuestro comercio marítimo, y no afirmo desde luego que lo represente, porque hoy por hoy no la conozco ni tengo de la Sudatlántica más noticias que las que de ella se dan en el expediente que ha venido al exámen de los señores Diputados. Quiero suponer que la existencia de la Compañía Sudatlántica, y los ofrecimientos que á su nombre se hacen, estén suficientemente garantidos, así para asegurarse de los elementos con que cuenta para establecer el servicio, como de su nacionalidad y condiciones de los barcos respecto á su andar, cabida, seguridad y comodidades; pero en fin, lo cierto es que yo no tengo otros datos ni noticias que las que en el expediente he encontrado, que no son suficientes, ciertamente, para formar juicio de la seriedad de lo que se pretende; pero por eso mismo me abstengo de hablar de este asunto, ni de nada de lo que á él se refiera, porque no quiero perjudicar en lo más mínimo con mis apreciaciones á la Compañía que solicita ese servicio. ¿Pretende el Sr. Pons dejar abierta la puerta para que, en su dia, el Gobierno de S. M., si lo considera conveniente, pueda tener en cuenta, así los ofrecimientos de esa Empresa, como los de otras que aspiren á realizar el servicio de comunicacion postal con la República Argentina? Pues permítame S. S. que le diga que no ha sido bastante ministerial de lo que se proponia defender. No sé si la Compañía Sudatlántica, á que se ha referido, es la misma que figura en el expediente, puesto que S. S. habla de una sociedad que dice tiene vapores de 6.800 toneladas de desplazamiento con marcha de 14 millas, y de otras condiciones que aquella no ha ofrecido, pues con aspiraciones, sin duda, generosas, aunque más modestas, lo que aquella ofrece son buques de 3.500 toneladas de carga, y de un andar medio de 12 millas; de modo, que las condiciones que aparecen en el expediente no concuerdan con las excelencias que el Sr. Pons cantaba de la Compañía Sudatlántica.

Pero, en fin, esta es una cuestion insignificante que no ha de dividirnos en lo más mínimo; es una cuestion que no puede ser tratada ahora, ¿por qué? Por la sencillísima razon de que lo que nosotros, de acuerdo con el Gobierno, venimos á pedir á la Cámara es precisamente que se le autorice para que durante los dos años del servicio interino que se establece con el Rio de la Plata, solamente como un ensayo, segun repetidamente lo hemos declarado, pueda ponerse de acuerdo con el de la República Argentina y concertar el establecimiento de un servicio internacional. Pues cuando llegue el caso de establecerlo, será el momento oportuno de que el Gobierno vea á quién y cómo se ha de adjudicar de mútuo acuerdo con el Gobierno argentino, para lo que entiendo se han dado ya algunos pasos, y existen benévolas tendencias por una y otra parte. ¿Y quién dice al señor Pons que en su dia el Gobierno de S. M., ya sea el actual ó el que le suceda, no tenga en cuenta los ofrecimientos que hace la Sudatlántica en el expediente, bien diferentes por cierto de lo que pretende S. S.? Por lo demás, el hecho de que este se tramite por Gobernacion no constituye una séria dificultad para que el Ministerio de Estado lo tome en consideracion, si juzga aceptables y convenientes las proposiciones de la Compañía.

Pero estas indicaciones no envuelven por mi parte afirmacion alguna ni favorable ni adversa; me proponia solo demostrar, y creo lo he conseguido, que el discurso del Sr. Pons es contrario á lo que pide en su enmienda; y como los razonamientos que ha empleado no pueden ir encaminados á otro objeto que á pedir á los Sres. Diputados que no la tomen en consideracion, este es el ruego que dirijo al Congreso, deseando no molestarle por más tiempo.

El Sr. **PONS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **PONS**: Voy á ser muy breve, Sres. Diputados, porque comprendo la impaciencia de la Cámara por terminar la discusion de este proyecto de ley, y además porque con las palabras elocuentes que, como todas las suyas, acaba de pronunciar mi particular amigo el Sr. Marqués de Teverga, declaro que he per-

dido mis esperanzas, deplorando que mi enmienda no tenga la fortuna á que parecia destinada, no por efecto de mis humildes esfuerzos, sino por las razones de estricta justicia que la abonan y que la amparan.

Cuando el Gobierno de S. M. ha sometido á la potestad legislativa en la forma en que lo ha hecho un proyecto de adjudicacion de los servicios postales á la Compañía Trasatlántica, claro está que las Córtes, en uso de sus indiscutibles facultades, podian modificar ese proyecto, ampliarle ó mutilarle, reformar ciertos servicios, ó establecer otros nuevos; en este sentido se han expresado siempre los señores de la Comision, y en este sentido se expresó el otro dia con su indiscutible autoridad el Sr. Presidente del Congreso desde su elevado sitial.

Entendia yo, pues, que la Comision podia prescindir de la forma vaga, tímida y vacilante del art. 4.°, y proponer á las Córtes una concesion que ofrece garantías, y que está dentro del terreno legal, sin esos aplazamientos del art. 4.°, con los cuales ha de tropezar toda Empresa ó naviero que solicite esos servicios, procurando armonizar sus intereses con los intereses generales del país.

Al expediente parlamentario ha unido la Comision el expediente gubernativo, y creia yo que en este asunto, como en materia de ferro-carriles, se podia otorgar desde luego la concesion ajustándose á los requisitos y condiciones de la ley, porque claro está que el legislador no puede atentar contra su propia obra. Yo presento al Sr. García San Miguel el siguiente dilema: ó la iniciativa parlamentaria concede esa autorizacion porque cree que está dentro de las leyes, ó la rechaza porque entiende que faltan los requisitos de la legislacion administrativa. En el primer caso, admitid mi enmienda; en el segundo, determinad todas las condiciones del contrato; pero no deis una autorizacion que, sobre ser innecesaria, revela una notoria injusticia y una gran desigualdad.

Dice el Sr. Marqués de Teverga que mi discurso resulta refractario á la enmienda. Sostengo lo contrario, porque lo que he dicho en mi discurso ha sido que soy partidario del concurso abierto; pero como habeis aceptado la contratacion directa, la Sociedad Sudatlántica no ha podido ir al concurso ni á la subasta, y se ha limitado á pedir al Gobierno que le conceda la conduccion de la correspondencia á Buenos-Aires. Lo ha hecho por medio de un expediente, aceptando la competencia y el concurso; y como ha sido la única Compañía que ha solicitado ese servicio, es evidente que no ha sido posible ni la subasta ni el concurso. Habeis sido tan generosos, que otorgais de una manera injustificada ese servicio á una Compañía que no lo ha solicitado y que lo acepta por vía de ensayo. ¿Es esto sério? ¿Es esto justo?

Ha hecho el Sr. Marqués de Teverga una indicacion que debo recoger. Entiendo que en un momento dado pueden constituirse las Compañías con la esperanza de un lucro, y sobre la base de una concesion que puede dar franquicias y ventajas, y en este concepto adquirir buques de nueva construccion, otorgar contratos de fletamento, y disponer grandes capitales para empresas más ó ménos arriesgadas. Hay más: ni por parte de la Administracion, ni del Gobierno, ni de las Córtes, puede haber inconveniente alguno en otorgar esas concesiones, porque estos contratos son de tal naturaleza, que no se perfeccionan sino despues de las investigaciones oficiales técnicas y científicas, y despues de haberse comprobado todos aquellos requisitos y todas aquellas concesiones que son inherentes á la obligacion.

No quiero molestaros por más tiempo. Concluyo manifestando que, puesto que la Comision abdica de su iniciativa parlamentaria, lo natural y lógico era que se hubieran determinado de una manera casuística las condiciones del contrato con relacion al servicio de Buenos-Aires, obligando al Gobierno de S. M. á aceptar las ofertas que se hubieran hecho ó se hicieran en lo sucesivo por una Empresa ó por un particular, siempre que esas ofertas estuvieran dentro de la ley y fuesen ventajosas.

Nunca hubiera creido que se pusieran tales obstáculos, hasta el punto de hacer completamente imposible la adjudicacion de un servicio á cualquiera Compañía que lo solicitara, con notorias ventajas para el Estado y con las suficientes garantías; porque prescindiendo del actual Sr. Ministro de Estado, en quien reconozco grandes condiciones de respetabilidad, puede suceder que otro Ministro del mismo departamento resuelva esos asuntos de una manera poco favorable á los intereses del país. Este peligro debia preverse y evitarse. Las Córtes, en una palabra, se hallan en el caso de no someter esas cuestiones á la arbitrariedad ministerial.

Entiendo que este asunto, como sucede en la cuestion de obras públicas y en la de ferro-carriles, pertenece á la indiscutible facultad del Parlamento: vosotros lo entendeis de otra manera; lo siento, porque por la circunstancia de rechazarse la enmienda, sucederá una cosa verdaderamente desagradable; y es, que esa Compañía se verá en la necesidad de constituirse definitivamente lejos de la Patria, colgando en los mástiles de sus buques la bandera de otro país para que la sirva de enseña.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S. para rectificar.

El Sr. Marqués de **TEVERGA**: El Sr. Pons está en una lamentable confusion, y no se compadece bien lo que dice con lo que pide en su enmienda, porque todas sus palabras son completamente contrarias á lo que en ella se manifiesta, no pudiendo salir del círculo de hierro en que se ha encerrado; así es que cree, á mi juicio con error, que el art. 4.° envuelve una irritante desigualdad con lo que en el contrato se pacta; que renunciamos á la iniciativa parlamentaria, y que cuando ménos debíamos haber establecido las condiciones que se habrán de tener en cuenta al concertar la línea internacional entre el Gobierno español y la República Argentina. (*El Sr. Pons*: ¿Por qué ha de ser internacional, si no lo son las líneas que se conceden á la Compañía Trasatlántica?) Pues voy á decírselo á S. S.

El art. 4.° lo indica claramente. Debe ser internacional, porque aparte de las grandes ventajas que pueden resultar de que el Gobierno español concierte el establecimiento de servicios postales con esas Repúblicas, que un dia pertenecieron á la madre Patria; aparte de que es realmente importantísimo y de alto interés nacional que aprovechemos cuantas ocasiones se nos presenten para estrechar nuestras relaciones comerciales, de afecto, de simpatía y de cariño con esas Repúblicas; aparte de esto, que por sí solo sería bastante, como cuestion económica, no puede ménos de convenirnos establecer líneas internacionales con

todos los países con quien podamos pactar comunicaciones marítimas.

La demostracion de esto es tan clara y evidente, que me parece no debo molestar por más tiempo la atencion de la Cámara haciendo observaciones respecto de este punto.

Pero el Sr. Pons está equivocado. La Comision no abdica en el art. 4.° de una manera tan absoluta la iniciativa parlamentaria, que no imponga en él condiciones acerca de la forma en que las líneas han de ser contratadas, puesto que dice que al establecer este servicio, se procurará la comodidad y rapidez que ofrece en el extranjero, dando cuenta á las Córtes del contrato que se celebre. Pues, Sres. Diputados, si las ventajas y comodidades con que hacen este servicio otras Empresas extranjeras son de todos conocidas, y de ellas nos ha hablado el Sr. Pons; ¿puede nadie dudar que se establecen condiciones determinadas para concertar esta línea internacional?

Por otra parte, aunque ya no es este el momento oportuno de tratar esta cuestion, he de decir con verdad y franqueza al Sr. Pons que no soy partidario de que este género de contratos se traigan á la aprobacion de las Cámaras, como no se traen los pliegos de condiciones de los ferro-carriles, porque entiendo que estas son facultades del Poder ejecutivo, que no tienen nada que ver con el legislativo; como no sea para fiscalizarlas, criticarlas y juzgarlas, segun nos ha dicho con mucho acierto mi amigo particular el señor Villaverde.

Pero no hablemos más de esto, porque ya es un asunto trasnochado; lo que sí es cierto, es que con arreglo al art. 4.°, la Empresa Sudatlántica, como cualquier otra, podrá aspirar á desempeñar el servicio internacional entre España y el Rio de la Plata; y siendo esto así, no me explico el propósito que ha podido animar el Sr. Pons al presentar esta enmienda, pues sin quererlo, acaso ha perjudicado á aquella Compañía, porque si recae una votacion contraria á la enmienda de S. S., el expediente queda terminado y la Sudatlántica no podrá aspirar para en adelante á este servicio; y de este modo, queriendo S. S. servir á un amigo, le habria causado el mayor de los perjuicios que se le podrian irrogar.

El Sr. **PONS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Pons tiene la palabra.

El Sr. **PONS**: Solo para decir á mi particular amigo el Sr. Marqués de Teverga que con ese artículo 4.° resulta una notoria injusticia, una irritante desigualdad; porque además de los seis viajes que se conceden á la Sudatlántica, sin que dependan de un acuerdo internacional, el crédito se consignará totalmente en el presupuesto español; y por lo que se refiere á las demás líneas que se establezcan en lo sucesivo, serán igualmente subvencionadas por la República Argentina y por el Gobierno español.

Por lo demás, insisto en que la concesion se hace aquí por la iniciativa parlamentaria respecto del proyecto de la Trasatlántica, en tanto que se fija un procedimiento distinto y desigual para las demás Compañías que en lo sucesivo soliciten este servicio; por esto decia yo que de ese art. 4.°, en la forma que lo ha redactado la Comision, resultan inconvenientes graves. Despues de todo, la Compañía, que ha tenido dos años y medio un expediente en tramitacion, ha perdido el tiempo, y no tiene otro medio que el de prescindir de esa larga gestion administrativa y dirigirse al Ministerio de Estado, el cual hará depender este asunto del éxito de las relaciones internacionales.

Queda, pues, perfectamente demostrado que la situacion de la Compañía Sudatlántica es peor que antes con la reforma que la Comision ha introducido, porque han de surgir más inconvenientes para el logro de sus propósitos.

No quiero molestar por más tiempo á la Cámara. Termino, pues, suplicando al Sr. Presidente se sirva tener por retirada la enmienda, ya que la ha dedicado unas verdaderas honras fúnebres mi amigo el señor Marqués de Teverga.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirada la enmienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre el artículo.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Entiende el Sr. Gamazo que está terminado el debate sobre la ley?

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Sí, Sr. Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Está en un error S. S.; falta un artículo adicional que se va á leer.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Hay un artículo adicional del Sr. Marqués de Mochales, que dice así:

«Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar la siguiente enmienda al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

Se añadirá el siguiente

«Artículo adicional. Se autoriza al Gobierno para la presentacion á las Córtes del proyecto de ley correspondiente para obtener el crédito necesario á contratar con la Compañía Trasatlántica española una cuarta expedicion que parta mensual y alternativamente de los puertos de Vigo y Coruña y vaya directamente á las Antillas, retornando desde aquellos puertos de igual manera.»

Palacio del Congreso 17 de Marzo de 1887.=El Marqués de Mochales.=El Conde de Sallent.=Gabino Bugallal.=Fernando Cos-Gayon.=Eduardo García de la Riega.=Ezequiel Ordoñez.=Marqués de Pidal.»

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **FERNANDEZ VILLAVERDE**: Cree la Comision que despues de las manifestaciones hechas por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, con ocasion de la enmienda al art. 1.°, tambien presentada por mi querido amigo y correligionario señor Marqués de Mochales, no tendrá este Sr. Diputado inconveniente en retirar este artículo adicional.

El Sr. Marqués de Mochales conoce hasta qué punto fueron favorables al texto y al espíritu de su enmienda las disposiciones de la Comision; y en cuanto á las del Gobierno, de ellas dió cumplido y elocuente testimonio el discurso del Sr. Presidente del Consejo de Ministros, haciendo declaraciones que S. S. estimó, como eran ellas en realidad, favorables á las aspiraciones de las provincias de Galicia, y en interés de aquellos importantes puertos del Cantábrico.

Cree, por tanto, la Comision, que satisfechas las

gestiones que practicaron los que representan las provincias de Galicia, gestiones á las que yo me asocié desde luego como representante que soy de una de ellas, en la forma más activa y eficaz que pude hacerlo, el Sr. Marqués de Mochales no insistirá en que esta enmienda se sujete á deliberacion, y podrá retirarla en el momento. Este es el deseo de la Comision; espero las observaciones del Sr. Marqués de Mochales, para hacerme cargo de ellas, ó para tener desde luego por retirado el artículo adicional y dar por terminado este larguísimo debate.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Marqués de **MOCHALES**: En realidad, señores Diputados, el fin que me habia propuesto al presentar la enmienda al art. 1.° y el artículo adicional que acaba de leerse, cesó desde las declaraciones que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros hizo en nombre del Gobierno; pero los indivíduos de la Comision han terminado el debate conmigo de la manera galante con que fuí atendido desde el momento en que se constituyeron como Comision.

Al discutirse la enmienda, yo no pude dar á S. S. las gracias, como se las doy en este momento á mi querido amigo particular y correligionario político Sr. Fernandez Villaverde, y al señor presidente de la Comision, porque en realidad ellos consideraron desde el primer momento que mis reclamaciones eran justas; por tanto, no tengo inconveniente en retirar este artículo adicional, y ruego al Sr. Presidente que lo tenga por retirado.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Queda retirado el artículo adicional.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **GAMAZO** (D. German): Señores Diputados, en uno de los incidentes de esta discusion ofrecí á la Cámara que la Comision, de acuerdo con el Gobierno, recogería del debate todas las declaraciones útiles para la verdadera inteligencia del contrato, que el Congreso ha tenido á bien aprobar. A fin de que en todo tiempo conste cómo se entiende este contrato, y aun pueda ser sometido por el Gobierno á la aceptacion de la Compañía para que expresamente quede declarado que así lo entiende ella tambien, y en ningun caso pueda formular pretensiones contrarias á la inteligencia de la Cámara, de la Comision y del Gobierno, voy á recorrer los artículos sobre que han versado las dudas de los Sres. Diputados y las declaraciones de la Comision. No os molestaré mucho.

El art. 2.° trata de la determinacion de los viajes, y la Comision entiende que en ningun caso puede el Ministro de Marina, al fijar los itinerarios de que habla el art. 4.° (lo cual debia hacerse préviamente), sustituir á las que han de ser combinaciones, segun el texto del art. 2.°, letras *A*, *C* y *D*, viajes directos. Es decir, que aun cuando la Compañía los haga en barcos propios, no le pueden ser abonados más que por 0'73. En este caso se encuentran los enlaces de Santander con los puertos del Norte de Europa, de Cádiz con los puertos del Mediterráneo, ó del Atlántico en la expedicion de Buenos-Aires, y de Cádiz con Barcelona en la expedicion á Fernando Póo.

Entiende la Comision que, despues de retirado el art. 3.° del proyecto, el art. 4.° del contrato debe sufrir una modificacion en su redaccion; modificacion que será esta.

En vez de decir:

«El presente contrato empezará á regir desde que las Córtes concedan el crédito necesario para su cumplimiento por parte del Estado. Los nuevos servicios de las Antillas y Filipinas se establecerán el dia 1.° del mes inmediatamente posterior á la resolucion de las Córtes.»

Deberá decir:

«El presente contrato empezará á regir desde que se conceda el crédito necesario; es decir, desde que intervenga la sancion Real en el acuerdo de las Córtes.»

Y en vez de aquella fecha poco precisa del mes inmediatamente posterior al en que las Córtes tomen acuerdo, deberá decirse: desde 1.° de Julio de 1887, en lo que toca á los servicios de las Antillas y Filipinas, y en lo relativo á los servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos desde 1.° de Diciembre de 1887, en que hará un año poco más desde la fecha de la celebracion del contrato, que era lo que decia la redaccion primitiva.

La Comision entiende, como el Gobierno, que el párrafo del art. 6.°, en que se habla de la supresion de viajes y de la obligacion del Gobierno de indemnizar á la Compañía por la retirada de una parte de su material, no puede referirse en ningun caso á la denuncia y supresion ó sustitucion de la Compañía en los viajes de Fernando Póo, de Marruecos y Buenos Aires; pues al hacerse esta denuncia dentro de los dos años, el Estado queda desligado de la Compañía, y no tendrá obligacion ninguna de adquirir los barcos que resulten sobrantes, aunque al dia siguiente contrate con otra Compañía distinta.

En cuanto al art. 7.°, la Comision, de acuerdo con el Gobierno, entiende que la contabilidad de la Compañía debe llevarse desde el momento en que empiece á regir este contrato; entiende que debe procederse tambien inmediatamente á la fijacion del valor de cada uno de los barcos que han de constituir el material naval de la Compañía, pues si bien esta evaluacion, hasta los cinco años no ha de dar el resultado que se propone el art. 7.°, puede influir en la cuestion de tarifas conforme al art. 42, párrafo 6.°, segun el cual, atendido el estado económico de la Compañía, podrán ser rebajadas anualmente, es decir, desde 1.° de Julio de 1888 en adelante.

En cuanto á los tantos por ciento de que tratan los distintos párrafos del art. 7.°, la Comision entiende que cada año ha de hacerse en el material naval de la Compañía una reduccion proporcionada al tanto por ciento de amortizacion que se señala. Entiende la Comision, además, que dentro de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor, que el Gobierno podrá fijar por un tanto alzado, prévio informe del Ministerio de Marina, y de acuerdo con la Compañía, ó anualmente en virtud de las justificaciones que la Compañía presente, no podrán entrar nunca los gastos de renovacion de calderas, ni de reparaciones extraordinarias de máquinas ni siquiera los gastos de conservacion de éstas que vienen en el párrafo 7.° del mismo artículo. Entiende asimismo la Comision que al determinar la cuantía de los gastos generales de explotacion, se han de tener en cuenta todos los de la Península, y de las agencias y combinaciones en el extranjero, y que todos estos gastos generales de explotacion se han de repartir en proporcion al número de buques que la Compañía destine al servicio de las líneas, siempre que esos gastos no se consagren al ser-

vicio de otros buques que tengan destino completamente distinto, ó á la vigilancia y administracion de cualquier negocio extraño al de los servicios del contrato.

Respecto á la recepcion de los buques con que ha de prestarse el servicio, entienden el Gobierno y la Comision que no podrán admitirse barcos que tengan una edad superior á aquella que, segun el contrato, necesitan para quedar totalmente amortizados con la reserva de un 5 por 100 anual; es decir, que barcos de más de veinte años no podrán ser en ningun caso recibidos. Tampoco podrá excusarse el reconocimiento de que habla el art. 36, á pesar de la prescripcion contenida en el párrafo 2.° del art. 21; y en cuanto á la prescripcion del art. 22, segun la cual la Compañía queda dispensada de la obligacion de tener á flote 12 buques, cuando todos juntos realicen una marcha média de 14 millas en prueba, no impide que se exija á cada barco en el acto de recibirle la marcha de 13 ó de 14 millas, segun sea el servicio que haya de prestar, el de 11'50 ó el de 12.

Entiende la Comision que debe preceder al cumplimiento de este contrato la exhibicion, por parte de la Compañía, de los planos de los barcos que haya presentado, para que el Ministerio de Marina haga estudiar detenidamente las reformas necesarias en el casco de cada uno de ellos.

La disposicion relativa á que los tripulantes y oficiales de los buques hayan de ser españoles, queda explicada en el art. 41 del contrato, con arreglo á la enmienda del Sr. Navarrro Reverter, y en el art. 50, con la adicion que el Sr. Ministro de Ultramar hizo á la misma enmienda, relativa á los agentes comerciales que la Compañía nombre para el servicio de las combinaciones.

Ya se ha dicho que antes de vencer el período de los cinco años á que alude el art. 7.°, el Estado puede usar de la facultad que le concede el art. 49 para hacer la reduccion anual de las tarifas; y si la situacion económica de la Compañía es favorable y autoriza la rebaja, el Estado puede exigirla desde luego; es decir, desde 1.° de Julio de 1888.

Respecto del art. 61, la Comision cree deber declarar que si se llegase á realizar el contrato de arrendamiento del monopolio para la fabricacion y venta del tabaco, ni el art. 61, ni el art. 59, párrafo 2.°, obligarian en ningun caso al contratista á servirse de los buques de la Compañía, porque estos artículos se refieren á servicios directos del Estado y no á servicios que el Estado tenga ó pueda tener arrendados ó enajenados. De todas suertes el art. 61 no implica modificacion alguna del art. 49 relativo á las tarifas, segun el cual éstas han de ser las más bajas de las Compañías paralelas. Es decir, que aun cuando aquí se haya fijado el tipo que por cada quintal castellano haya de satisfacer el Estado por el trasporte del tabaco desde Filipinas y desde las Antillas, esto no quiere decir sino que aunque las tarifas de la Trasatlántica francesa ó de la Mala Real inglesa en la línea de las Antillas, ó las de las Mensagerías marítimas, la Peninsular Oriental, el Lloyd Aleman ó la Compañía italiana en la línea de Oriente fueran superiores á las nuestras, en ningun caso el Estado debia pagar más que las 10'65 pesetas y 8 pesetas por quintal; pero que si las tarifas de todas esas Compañías fuesen inferiores á esos tipos, deben ser estos rebajados con arreglo al art. 49 que trata de las tarifas.

Tales son, Sres. Diputados, las principales declaraciones que resultan del conjunto de esta discusion, y que la Comision ha creido que debia poner como final para que ellas sirvan de explicacion al texto del contrato y de aclaracion en todo tiempo de los conceptos en el contrato contenidos.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Terminada la discusion de este proyecto, pasará á la Comision de correccion de estilo, y se señalará dia para su aprobacion definitiva.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen referente al proyecto de ley sobre el censo general de la poblacion de España.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 62, sesion de 4 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Pido la palabra en contra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Señores Diputados, soy enemigo de combatir proyectos presentados por el Gobierno de mi partido; pero comprendiendo que no habrá nadie que deje de reconocer que esta es una cuestion libre, que debe discutirse con todo el detenimiento que las cuestiones administrativas exigen, por más que existan algunas opiniones especiales que parece tienen el deseo de que vaya el debate con una rapidez verdaderamente inusitada, me he permitido tomar un turno en contra, para hacer unas cuantas observaciones.

Claro es, Sres. Diputados, y ruego al Sr. Presidente de la Cámara que se fije en lo que voy á decir, que lo primero que se necesita para estudiar un proyecto, es tener á la vista el expediente que ha servido para su elaboracion. Esta misma opinion expresé yo ante el señor presidente de la Comision; y tanto este señor, como algunos de los indivíduos de dicha Comision, y sin ir más lejos, el único que actualmente ocupa el banco de la misma, me manifestaron que de ninguna manera darian dictámen sin tener todos los datos, todos los antecedentes, todos los cálculos que se necesitaban para que la Cámara pudiera juzgar de esta materia con verdadero conocimiento de causa. Pero inopinadamente, y cuando esta misma tarde había yo tenido el gusto de conferenciar con el señor presidente de la Comision, me encuentro con que en vez de retirar el dictámen para pedir los documentos necesarios, se pone á discusion, y se quiere que rápidamente aprobemos un proyecto de ley, que en mi opinion encierra mucha gravedad.

El Sr. **PRESIDENTE**: No se quiere, Sr. Diputado, que se examine rápidamente asunto ninguno. Su señoría puede hablar acerca de éste con toda detencion.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Señor Presidente, nada más lejos de mi ánimo que dirigir una censura ni manifiesta ni oculta á la Mesa; pero realmente hay algo de inusitado en la manera de presentar este proyecto, porque algunos Diputados habíamos reclamado de la Comision ciertos detalles, y la Comision quedó en el encargo de procurárselos. Esta misma tarde, hace dos horas, he persistido en mi propósito, y ahora veo que sin que estos datos hayan venido se pone á discusion el dictámen, faltándose á lo que la

misma Comision, y sobre todo el señor presidente de ella, nos habia prometido.

Comprenderá el Sr. Presidente, por tanto, y yo le agradeceria á S. S. que así lo reconociera, que yo tendria derecho: primero, á pedir el expediente que se ha debido incoar por la dependencia de donde este proyecto procede; segundo, á que se me diera un plazo para poder estudiar dicho expediente y todos cuantos documentos deban unirse al proyecto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Al Presidente no se le ha pedido hasta ahora la presentacion de documento ninguno; hace muchos dias que está puesto al órden del dia este dictámen. Conviene que los Sres. Diputados que deseen esclarecimientos mayores que el dictámen mismo y su propio conocimiento del asunto les traigan, pidan á tiempo, y antes que se empiece el debate, esos documentos. Esta práctica de pedirlos en el instante en que se ha comenzado el debate, da lugar á entorpecimientos y dilaciones indebidas.

De consiguiente, la Mesa ha visto un dictámen con suficiente número de firmas de individuos de la Comision; lo ha puesto, pues, en el órden del dia; lo ha visto aquí acompañado de cierto número de documentos; los ha puesto á disposicion de los Sres. Diputados; no es culpa suya que los Sres. Diputados no se hayan enterado. Han venido recientemente otros, pero todavía, en el curso de esta sesion, no han podido ser examinados. Tengo noticias de que han venido por uno de los mismos Sres. Diputados que han intervenido en su resolucion. El Presidente no puede suspender este debate porque no encuentra motivo para ello. Si la Comision tiene algo que observar en sentido de apoyo á lo que acaba de exponer el Sr. Gullon, la Comision puede pedir la palabra.

El Sr. **CALBETON**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **CALBETON**: En nombre de la Comision, Sr. Presidente, tengo que declarar que están en la casa los documentos suficientes para que esta cuestion puesta á debate pueda ser completamente esclarecida. Existen aquí todos los antecedentes, todos los datos que se tuvieron á la vista para la formacion del último censo de poblacion de 1877. Con posterioridad á estos han venido otros al Congreso referentes á los trabajos preparatorios á que, como S. S. sabe, dan lugar siempre esta clase de operaciones. Estos datos llegaron, efectivamente, á última hora, pero me permitirá el Sr. Gullon que le diga que ayer pudo haberse enterado de ellos, al ménos, tiempo suficiente ha tenido; y la Comision entiende, por tanto, que cuantos antecedentes y documentos pueden servir para ilustrar á los Sres. Diputados en la cuestion importantísima que el Sr. Presidente acaba de poner á discusion, están en el Congreso, y que no son necesarios más.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: Puede el Sr. Gullon continuar su discurso.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Sin embargo si el Sr. Presidente me lo permite, yo se lo agradeceré muy de veras, diré dos palabras al Sr. Calbeton.

En primer lugar, esta misma tarde y aún no hará dos horas, me he acercado al señor presidente de la Comision, que por cierto se encuentra, aunque muy digna, muy escasamente representada solo por el señor Calbeton; y el señor presidente de la Comision me ha expresado que esos documentos no habian llegado; y que volverian á reunirse mañana mismo los señores de la Comision para tratar de este punto.

No ha examinado ningun Diputado, que yo sepa, ni se encuentra tampoco en la casa, y si se encuentra yo desearia que el Sr. Calbeton me lo manifestase, el expediente que se ha debido incoar para redactar este proyecto de ley, en el Instituto geográfico. De manera que claro está que no solo no se encuentran todos los documentos en la Cámara, sino que se ha faltado, en mi opinion, y sin que yo quiera dirigir con esto acusaciones á la Comision, se ha olvidado, sin duda, la promesa que se habia empeñado particularmente á algunos Sres. Diputados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya ha oido S. S. al señor Calbeton, que contestará á su tiempo lo que tenga por conveniente. Entre tanto, puede S. S. continuar su discurso.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Entro, pues, en la discusion, aunque como comprenderán el Sr. Presidente y los Sres. Diputados, lo hago de una manera anormal, porque no solo no gozo por la carencia de datos, de toda aquella libertad que fuera indispensable para tratar un asunto de esta índole, sino porque además, tratándose de una de las cuestiones más complejas que se pueden presentar en el Parlamento, me encuentro con que la Comision no ha examinado estos datos antes de dar dictámen.

Me presento, pues, solo con los datos que yo poseía antes de venir al Congreso, porque como Diputado, no he podido examinar aquellos que habia pedido.

Claro está, Sres. Diputados, que al oponerme á este proyecto de ley, no me voy á oponer á la realizacion del censo: esta es una medida que tienen reconocida como utilísima todas las Naciones, y de consiguiente, no se ha de encontrar ninguna persona que se haya dedicado poco ó mucho á su estudio, que pueda ser enemiga de ella en modo alguno. Pero hay, sin embargo, un punto de extraordinaria gravedad, cual es el de que la ejecucion de este censo esté encomendada á una Corporacion que, dependiendo del Estado, goza, por circunstancias parecidas á las que hoy habeis podido apreciar, de un privilegio, puesto que todas las medidas que con ella se relacionan, se adoptan en los departamentos ministeriales por medio de Reales órdenes ó decretos, y sin intervencion alguna del Poder legislativo, por lo cual es muy difícil que nadie se pueda enterar de las diferentes organizaciones, de los diferentes sistemas, de las diferentes ruedas de que se compone su complicadísimo engranaje.

He dicho que esta dependencia es el Instituto geográfico y estadístico, al cual se consignan todos los años sumas considerables por diferentes conceptos; y principalmente uno de los que más hacen que suba su presupuesto es el referente al censo de poblacion.

Anteriormente al año 1877 no habia realizado este Centro, que depende del Ministerio de Fomento y no de la Presidencia del Consejo de Ministros, por lo cual es tambien un tanto extraño que este proyecto de ley haya sido traido á las Córtes por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en vez de ser presentado á ellas por el Sr. Ministro de Fomento, del cual es una simple Direccion, no habia realizado, como digo, este Centro técnico ningun trabajo, no habia podido dar en aquella época ningnna prueba evidente que arrojara luz sobre las ocupaciones á que estaba destinado el personal á él asignado.

Creóse hácia 1870 el Instituto geográfico, que en su primera época fué una continuacion de unas Juntas provinciales de estadística, y que eran las que se ocupaban con mucha economía y con mucho acierto, en verdad, de la confeccion de los trabajos estadísticos en España. Estas Juntas fueron sustituidas, como digo, por el Instituto geográfico y estadístico, al cual se encomendaron todos estos trabajos, y además, la formacion del mapa general de España. Desde esta segunda fecha comenzaron, si bien paulatinamente, los grandes excesos de costo que ha producido al Erario aquella creacion.

En efecto, señores, por lo que hace referencia á los trabajos estadísticos, cualquiera que haya estudiado detenidamente este punto, se habrá podido convencer de que los imperfectos trabajos estadísticos que el Instituto publicó desde 1870 á 1877, no eran más que una recopilacion, una agrupacion poco más ordenada de los mismos trabajos que habian publicado las anteriores Juntas, y de algunos que, aunque inéditos, segun confesion del mismo Centro, á ellas se debian.

Sin embargo de esto, los gastos del Instituto geográfico y estadístico tomaron gran incremento, y entonces fué cabalmente cuando se ordenó la publicacion del censo de 1877. Este trabajo hizo aumentar tan considerablemente los gastos del Instituto geográfico y estadístico, que segun una nota que he podido formar, resulta que el Cuerpo de estadística, en el año 1870, no tenía un presupuesto mayor de 26.500 pesetas para personal, ni unos gastos de material superiores á 70.000 pesetas. En 1877-78, era ya de personal 290.000; para material, 225.000. En el 1878-79, de personal, 294.000; de material, 232.000. En 1879 á 80, los mismos, porque no hubo nuevo presupuesto. En 1880-81, personal, 295.500, y material, lo restante hasta 638.675, cifra que, sobre poco más ó ménos, ha venido presentándose, con ligeras variaciones, hasta 1885-86. Y resulta que el censo que hasta 1884 inclusive, ha venido apareciendo como justificante de gastos en el presupuesto, ha costado en conjunto, sumando todas estas partidas, unos 4.752.825 pesetas. La formacion de este censo costó por otra parte nada ménos que siete años; hubo para realizarlo más de 200 oficiales del Cuerpo de estadística, gran número de jefes, algunos de los cuales cobran 7.500 pesetas de sueldo, y segun creo, tambien gratificacion. Además, hubo ocupado en él personal temporero, cuyos indivíduos, devengando solamente sueldos de 1.500 pesetas, ó poco más, iban á las provincias á prestar sus servicios en los trabajos estadísticos con importantes gratificaciones. Claro es que esto que yo creo una prodigalidad, habia de aumentar considerablemente el precio del censo.

En el presupuesto del año 1884-85, era ya en el que no debian figurar los gastos para el censo de 1877; pero se publicó, ó mejor dicho, no se publicó, una Real órden, que debió llegar por lo visto, únicamente al Instituto geografico, por la cual tal vez se le conferiria el encargo de formar un nuevo censo. En vano he recorrido la coleccion de la *Gaceta*; en vano he acudido al archivo del Congreso; he buscado por todas partes esa Real orden, y no me ha sido posible encontrarla, ni en la *Coleccion legislativa*, ni en ninguno de los libros que se dedican á este género de publicaciones. Sin embargo, en el presupuesto de 1885 86 aparece, sin duda en virtud de esa Real órden de Agosto de 1884, una partida, al ménos con este carácter se fija; de 30.000 pesetas para la formacion de un nuevo recuento de poblacion. Al mismo tiempo que esto, aparece un nuevo aumento en el Cuerpo de estadística, cuya consignacion para personal en estos siete años se ha aumentado desde 165.000 pesetas hasta 380.000; aumento bastante considerable, como ven los Sres. Diputados; pero además, el material se ha aumentado desde 70.000 pesetas á 150.000.

En los presupuestos de 1886-87, como no pudieron modificarse, hubo de contentarse el Instituto geográfico y estadístico con que constara en ellos únicamente la cifra que en los anteriores se habia consignado; y cuando ya ha venido el Estado satisfaciendo durante dos años estas 485.825 pesetas, aparece un proyecto del respetable Sr. Presidente del Consejo de Ministros, en el cual se dice que se va á hacer un nuevo censo con todo desembarazo, y que su coste se evalúa en 2 millones de pesetas. Claro está, Sres. Diputados, que en buena lógica no puede admitirse que este nuevo censo haya de costar solo 2 millones de pesetas; porque resulta que ó el personal de estadística no se dedica á nada, ó si se dedica á algo, es precisamente á este género de trabajos; y tambien es claro que el material que se asigna á las oficinas de estadística ó no se gasta en nada, ó si se gasta, ha de ser precisamente en trabajos de estadística.

Por consiguiente, si despues de publicado el censo de 1877, y despues de estar completamente terminados los trabajos han seguido figurando grandes cantidades en el presupuesto, es indudable que estas partidas deben cargarse únicamente á los gastos de confeccion de censos, principal y casi único resultado positivo que de este Centro estadístico tiene el Estado.

Luego, aparte de los 2 millones de pesetas que se piden en el proyecto que discutimos, hay estas dos partidas que vienen figurando en los presupuestos de 1885 á 1886 y de 1886 á 1887. Por consiguiente, no son 2 millones de pesetas; son 2 millones de pesetas más dos veces 485.875 pesetas.

Resulta tambien, que al mismo tiempo que se presentaba el proyecto en que ha entendido la Comision que está ahora tan solitariamente representada, aunque para mí lo esté muy bien, se presentaba el presupuesto para el próximo año económico, y en ese presupuesto figura para el Cuerpo de estadística, incluyendo la gratificacion que cobra un ingeniero de montes que es el jefe de Negociado de ese Cuerpo, y por cierto muy competente segun mis noticias figura, digo, lo siguiente:

	Pesetas.
Por Cuerpo de estadística	308.000
Por gratificaciones á este personal	43.500
Material, papel y dietas	35.000
Alquiler de locales	80.000
Remuneraciones á jueces municipales y alcaldes	92.775
Gastos que no sé por qué se especifican como especiales del censo en el próximo año económico	260.000
Total de lo presupuesto por todos estos conceptos para el nuevo censo de poblacion	829.275
Más un suplemento de crédito	150.000
Es, pues, total absoluto	979.275

De manera, Sres. Diputados, que diciéndose, como se dice en el proyecto de ley, que son 2 millones de pesetas los que se van á gastar en los trabajos para el nuevo censo de poblacion, y que esos 2 millones se repartirán en seis años consecutivos, en el primer año se van á gastar 979.275 pesetas. Como comprendereis perfectamente, no aparece aquí esa proporcionalidad.

Pero no es esto lo más raro. En el proyecto que discutimos, y de ello acabo de hacer mencion, se piden como suplemento de crédito 150.000 pesetas para los gastos que se han de verificar necesariamente desde que se apruebe este proyecto hasta que termine el actual año económico. Estamos á fines de Abril y lo más pronto que saldrá de aquí el proyecto, será dentro de tres ó cuatro dias. El Senado tiene que nombrar Comision; ésta examinar el proyecto, discutirlo y aprobarlo; de modo que no podrá ir á la sancion Real sino poco antes de que empiece el mes de Julio. Por tanto, este suplemento de crédito será un suplemento que se pagará con cargo al presupuesto de este año, pero que no se habrá gastado dentro del año económico, que á lo sumo esas 150.000 pesetas, que podrán cobrarse semestre en el de ampliacion, se devengarán en el año económico próximo, y, por tanto, que estas 150.000 pesetas se harán efectivas al mismo tiempo que las 829.275. De modo que el Instituto geográfico devengará en el año próximo para ese trabajo 979.275 pesetas.

Debo tambien convenceros, Sres. Diputados, de que no he querido hacer cálculos caprichosos; he querido simplemente hacer ver lo que costará ese censo; y todavía podria fijar mayor cantidad.

El director del Instituto geográfico y estadístico, persona ilustradísima, que devenga sueldos nada modestos, y que hace expediciones al extranjero, sin duda muy científicas, pero no poco costosas, no presta más que dos servicios, el geográfico y el estadístico. Por tanto, la mitad de los gastos que como director realiza se debian cargar á los gastos geográficos, y la otra mitad á los gastos de estadística.

He prescindido, no obstante, de ellos. Parece que se debe contar tambien todo lo que cuestan los alquileres de local en Madrid y las gratificaciones y remuneraciones que se pagan al personal facultativo que trabaja en estadística; pues no lo cuento, y no quiero hacerme cargo tampoco de nada de eso ni de lo que se satisface para la estadística internacional de fuerzas navales.

Ya veis que no hago cálculos galanos.

En el proyecto de ley que estamos discutiendo se dice:

«Art. 3.° Se concede al Ministerio de Fomento un crédito de 2 millones de pesetas con destino á los gastos del futuro censo, que ha de satisfacer el Estado; dicho crédito se abonará, prévia la inclusion de la cantidad correspondiente, en el presupuesto de cada uno de los seis años que se calculan como plazo para la ejecucion y publicacion del censo.»

Y luego dice asimismo:

«Art. 4.° Para los trabajos preparatorios del censo en el año económico actual, y á cuenta del crédito mencionado en el artículo anterior, se concede un suplemento de crédito de 150.000 pesetas á la seccion 7.ª, cap. 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente.» El importe de este suplemento de crédito se cubrirá con la deuda flotante del Tesoro, si los ingresos que se obtengan por valores del presupuesto corriente resultaran inferiores á las obligaciones que deban satisfacerse.»

Pero en el proyecto de ley de presupuestos se hace una indicacion, de la cual resulta que lo único que parece que ha de pagar el Estado para el nuevo censo es la parte correspondiente á los 2 millones, ménos las 150.000 pesetas que se piden como suplemento de crédito, y por eso se consignan en el presupuesto las 260.000 pesetas que antes indiqué.

De modo que el Instituto geográfico y estadístico creerá, é indudablemente creerá bien si la Cámara no para mientes en esta discusion y vota el dictámen tal como se ha presentado, que tiene derecho á que en los años sucesivos se le sigan pagando las 308.000 pesetas por gastos de personal, que cobra con cargo al capítulo de estadística, las cantidades que devenga para satisfacer los gastos de alquileres de local, gratificaciones y remuneraciones, y que lo único que se le limita es que durante los seis años pueda cobrar las 260.000 pesetas á que antes hice referencia. Y sabeis ¿á qué precio va á resultar el nuevo censo? A una cantidad muy modesta: los gastos de material en todo ese tiempo importarán 4.146.375 pesetas, más 979.275 devengadas en este año próximo, suponen 5.125.650 pesetas como coste del nuevo censo, más las dos veces 489.875 de los dos años 85-86 y 86-87 arrojan un total de 6.105.400.

Como veis sucede en los trabajos del Instituto geográfico lo contrario que en trabajos análogos del extranjero, y es que el segundo trabajo resulta mucho más caro que el primero que se realizó, cuando en todas partes el primero es el más costoso, y los que en lo sucesivo se realizan van resultando cada vez más económicos por las reformas que la práctica ha enseñado á introducir.

Algo habria que decir tambien sobre lo relativo á las remuneraciones que aquí se dice que se satisfacen á los jueces municipales y á otras autoridades encargadas de dar parte de las variaciones que ocurran en el Registro civil.

No sé si realmente se satisfacen estas remuneraciones; lo que sé es que en Madrid hay varias protestas de jueces municipales que no han percibido los derechos que por este servicio les corresponde, á pesar de que puntualmente y dentro del plazo que se les indica, remiten los oportunos partes.

Además, Sres. Diputados, hay que tener presente que estos trabajos resultan baratos cuando destinándose á ellos constantemente cierta cantidad, van realizándose poco á poco, y van introduciéndose en el censo antiguo aquellas modificaciones que exige el movimiento de poblacion; pero cuando el personal destinado á esos servicios descansa varios años, vuelve á comenzar los trabajos durante dos ó tres años y luego permanece inactivo durante un período largo, resulta que esos servicios son caros; y por regla general, no se hacen bien los trabajos.

Se promete el proyecto que el nuevo censo resultará con ménos defectos que el actual; pero como no se dice nada absolutamente acerca de los medios que han de emplearse para hacer el censo, es probable que esa promesa no pase de ser una esperanza.

Dice el proyecto, por último, que «el censo general de la poblacion de España se verificará cada diez años en la Península, Islas adyacentes y posesiones del Norte de Africa por la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, y en las islas de Cuba,

Puerto-Rico, Filipinas, Carolinas, Palaos y posesiones españolas del Golfo de Guinea por sus respectivos Gobiernos generales.»

Creo que nadie podrá leer sin extrañeza ese artículo, porque aquí en la Península, hemos gastado tan considerable número de millones de pesetas y aun vamos á gastar 5 millones en preparar el personal apto para esos trabajos, y se supone que en las islas de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas, Carolinas, Palaos y hasta en las mismas posesiones españolas del Golfo de Guinea, con solo mandar el Gobierno que se realice el censo, tendrán los gobernadores generales un personal idóneo que lleve á cabo esos trabajos. No creo que sea preciso concluir el argumento, que ya todos comprendereis que si es necesario ese personal auxiliar especial, tan necesario es allí como aquí; y si no es necesario, no sé por qué se gastan aquí esas grandes cantidades para tenerlo.

Tambien debo llamar la atencion sobre la conveniencia de que esos trabajos se lleven á cabo con mayor rapidez, porque en otro caso, variando tanto la poblacion, sobre todo en una Nacion, que como la nuestra, marcha con gran crecimiento, resulta que cuando se conoce el censo, ya no tiene carácter de actualidad, que es el principal valor que tienen esos trabajos.

No quiero molestar por más tiempo la atencion del Congreso; algunos puntos más podia haber tratado; pero espero para hacerlo á que pronuncie su discurso el digno indivíduo de la Comision que me conteste, porque ese discurso me obligará probablemente á hacer alguna rectificacion.

El Sr. **CALBETON**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CALBETON**: Señores Diputados, comenzaba el Sr. Gullon haciendo inculpaciones de carácter personal á algunos compañeros mios, que ahora precisamente llegan al banco á compartir conmigo la tarea de defender nuestro dictámen; yo por mi parte no creo haber dado palabra ninguna al Sr. Gullon que haya dejado de cumplir, y estando, por consiguiente, á la cabeza de la Comision su presidente, él podrá recoger aquellas alusiones que personalmente se le dirijan. Iba á decir algo tambien respecto á la soledad en que S. S. me veia en este banco, nada más que para encarecerle que mirase á su alrededor y viera cuán solo estaba él tambien impugnando este proyecto de ley, y cuán solitaria está la Cámara, y, sin embargo, en esta Cámara tan solitaria está la representacion nacional, y en esta Comision, aun sentándome yo solo en el banco que ordinariamente ocupa, puede decirse que está la Comision toda. Trabajos de otra índole, como comprenderá S. S.; trabajos que tenemos todos los Sres. Diputados dentro de esta Cámara por pertenecer unos á la Comision general de presupuestos, otros á las distintas Subcomisiones que de esta se derivan, han impedido seguramente á mis queridos compañeros presentarse hasta este momento á sostener conmigo el dictámen que hemos presentado. Pero como quiera que el número no hace al caso en esta ocasion, dejo á un lado este incidente que ya absolutamente tiene oportunidad ninguna puesto que somos cuatro los aquí presentes, y paso á contestar á los argumentos generales de S. S., ó más bien, á hacer aclaraciones que creo habrán de satisfacerle por completo, acerca de algunos puntos que acaba de tocar en su discurso.

Prescindiendo y dejando aparte por completo la utilidad ó inutilidad del Instituto geográfico y estadístico que S. S. ha atacado violentamente, no creo que sea de este lugar el discutir acerca de su conveniencia ó inconveniencia, ni del excesivo precio que resulta en el presupuesto como retribucion de los trabajos que hace ó de su baratura ó carestía. Esta discusion podrá tener lugar perfectamente, cuando vengan los presupuestos generales del Estado, y entonces seguramente oiremos la autorizadísima palabra del Sr. Gullon, y quizás la Cámara, entendiendo como S. S., que este Instituto es inútil ó cuando ménos que es muy caro, hará las economías que S. S. proponga y satisfará sus deseos.

Yo me voy á referir únicamente á aquellos argumentos que en el discurso de S. S. me parece que van dirigidos á la cuestion concreta que aquí debatimos, y que es la necesidad de hacer un censo de poblacion, y la conveniencia del crédito que se pide para llevarlo á cabo, y he de ser muy breve, porque tambien lo ha sido S. S.

La Real órden de 27 de Mayo de 1884 que dispuso empezaran á hacerse los trabajos preparatorios para un censo de poblacion, que no se habia hecho desde 1877, existe. Su señoría dice que no la ha visto en ningun libro de los que ordinariamente recopilan esta clase de disposiciones; pero yo puedo decir á su señoría que existe, que he visto el original de esa Real órden, y que por consiguiente tengo que referirme á ella como una cosa presente y existente de momento.

En esa Real órden se hacen varias indicaciones acerca de los trabajos preparatorios para el censo de poblacion; y entre otras cosas, se hace notar que en el censo de poblacion de 1877 se echaba de ménos una division más minuciosa de los habitantes de la Nacion española, con relacion á sus viviendas. En aquel censo de poblacion de 1877 se hizo únicamente la clasificacion de los habitantes por provincias y Ayuntamientos, y se descuidó totalmente la division por barrios, por parroquias y por viviendas aisladas, que tiene, como S. S. sabe, grande importancia. Para comenzar este trabajo, para prepararle para el próximo censo de poblacion, decia esta Real órden, que podia hacerse un *Nomenclator* de las ciudades principales de España, villas, lugares, aldeas, parroquias, etc., que sirviera como de preparacion para el censo, que en época muy próxima, como ha resultado en efecto, habría de hacerse.

Para que estos trabajos se llevasen á cabo, se consignó en el presupuesto de 1884 á 85, con arreglo á esa Real órden un crédito de 30.000 pesetas; pero como quiera que el personal del Instituto geográfico estaba entonces ocupado en otros trabajos distintos de éste, no pudo hacerse uso de ese crédito, y con arreglo á las disposiciones vigentes, pasó, dentro del mismo capítulo, á otro artículo, y se agotó completamente. Como los presupuestos de 1886 á 1887 no fueron discutidos, pasó este crédito íntegro á la seccion 7.ª, capítulo 24, y de estas 30.000 pesetas se han empleado aquellas cantidades que piden necesariamente estos trabajos preparatorios del censo de poblacion.

Así se han agotado ya de 15 á 20.000 pesetas; y como quiera que la necesidad de un nuevo censo se impone; como esto no lo ha negado S. S., sino que lo ha admitido desde luego, la Presidencia del Consejo

de Ministros y la Comision han creido que podia otorgarse á cuenta de esos 2 millones que se piden como cantidad máxima y total para el censo de poblacion, un anticipo de 150.000 pesetas, que añadidas á las 10 ó 12.000 que sobran del crédito de las 30.000 consignadas en la seccion 7.ª, capítulo 24, se cree que serán suficientes para prepararlo todo; y para ello nos fundamos en los antecedentes que ha tenido S. S. á su disposicion en el Congreso, y á los cuales me he referido yo al contestar á las palabras que el Sr. Gullon dirigió á la Comision y á la Mesa, y de esos datos resulta que en los trabajos preparatorios para hacer el censo de poblacion de 1877 se gastaron 165.000 pesetas; y como quiera que ahora hay que comprar 20 millones de cédulas y distribuirlas entre todos los Ayuntamientos, para que en la noche del 31 de Diciembre de este año puedan estar hechas las anotaciones de todos los habitantes de las provincias, no solo de España, sino de sus dominios, número de cédulas á que no alcanzó el censo del 77, resulta que las 150.000 pesetas, juntamente con las 10 ó 12.000 que sobraron del crédito que se consignó en el presupuesto, iguala, cuando más, á la cantidad que se gastó en los preliminares del censo de poblacion de 1877. Y estas 150.000 pesetas, con arreglo al proyecto de ley y al dictámen de la Comision, no son más que un anticipo á cuenta del crédito total de 2 millones que proponemos y deben distribuirse en los presupuestos de los seis años siguientes; y estos 2 millones son el máximum á que han de ascender los gastos del censo de poblacion. Su señoría no lo entiende así; la Comision sí lo entiende, y el Gobierno tambien; y por consiguiente, la opinion del Gobierno y la de la Comision, que está de acuerdo con él, han de pesar sobre S. S. (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: No he entendido ese argumento de S. S. ¿Quisiera S. S. repetirlo?)

Consígnase en el proyecto de presupuestos que todavía no se ha discutido, una cantidad de 260.000 pesetas para gastos del censo de poblacion, y hacía el Sr. Gullon este argumento: pídense por este proyecto 2 millones de pesetas distribuidas en seis presupuestos; si á estos 2 millones quitamos 150.000 pesetas, como anticipo á cuenta por el ejercicio que aún no ha terminado, tenemos un líquido de 1.850.000 pesetas á distribuir en seis años, que representarán en cada uno de los presupuestos la cantidad de 308.666'66, que unidas á las 260.000 que se consignan en el presupuesto en proyecto, dan una cantidad de 568.666 con 66 céntimos. Y yo lo que digo en nombre de la Comision, y de acuerdo con el Gobierno, es que la cantidad máxima que ha de gastarse para los trabajos extraordinarios que origine el censo de poblacion es la de 308.666 pesetas con 66 céntimos, y que la cantidad que fija el presupuesto de 260.000 pesetas desaparecerá al aprobarse el proyecto que estamos discutiendo, y por tanto, no habrá que sumarla. Unicamente quedarán en el presupuesto, y esto está muy claro en el dictámen y en el proyecto de ley, las cantidades que se asignan á los jueces municipales para remuneracion de sus trabajos en el censo, y que suben en el actual ejercicio á la cantidad de 151.000 pesetas juntamente con las cifras ordinarias que los trabajos estadísticos piden, y que pueden ser mayores ó menores segun lo estimen las Cámaras al discutirse los presupuestos.

No es fácil hacer el cálculo total de los gastos que podrá ocasionar el censo de poblacion que se propone por esta ley; pero en vista de antecedentes que tengo en la mano, teniendo en cuenta lo satisfecho por provincias y Municipios en 1877 para los trabajos propios del censo, y siendo estos datos (incompletos sin duda alguna), bastante cercanos á la realidad para no hacer cálculos galanos, podemos decir que vendrá á costar el censo de poblacion contando los gastos que se han de hacer por cuenta de los presupuestos generales del Estado y los que se han de hacer por cuenta de los presupuestos municipales, 0'18 pesetas por habitante de la Monarquía; con lo cual, estableciendo la comparacion con los gastos de censos análogos hechos en Naciones más adelantadas que nosotros, resulta á favor de la nuestra una diferencia de 0'02 pesetas respecto de Inglaterra, y de 0'13 respecto de los Estados-Unidos; únicamente respecto de Bélgica hay una diferencia de 0'04 en contra, pero hay que tener en cuenta que en Bélgica la poblacion es densísima, y por consiguiente, que allí los trabajos estadísticos son más sencillos que en España.

Poco más tengo que decir respecto de alguna indicacion que ha hecho ó de cierta extrañeza manifestada por el Sr. Gullon por haberse presentado este proyecto por la Presidencia del Consejo de Ministros. Me llama poderosamente la atencion que el Sr. Gullon, cuya ilustracion es tan notoria, despues de haber leido el proyecto y haber visto la relacion estrecha que tiene con una porcion de Centros ministeriales; despues de haber visto que se roza con el Ministerio de Estado por una parte en cuanto que á ese Centro tienen que venir los datos de los Consulados de España en el extranjero, y por otra, á los Ministerios de Fomento y Gobernacion, por razon de su especial competencia; me llama la atencion, digo, que el Sr. Gullon no comprenda que una ley que abarca tres ó cuatro Centros ministeriales y que contiene una materia de un interés tan general, salga de la Presidencia del Consejo de Ministros.

Una última observacion me queda que contestar al Sr. Gullon, y es la referente á la manera, forma y modo en que se ha de hacer este recuento de habitantes en la parte de los dominios españoles que está bastante alejada de la Península. Tanto el gobernador general de Cuba como los de Puerto-Rico y Filipinas, como las autoridades que están al frente de nuestras posesiones del golfo de Guinea, tienen secciones de estadística perfectamente montadas, en las cuales pueden hacerse estos trabajos. Y no tema el Sr. Gullon que por parte de aquellos Centros se demore ni un solo momento el recuento de la poblacion, que no es cosa nueva en las provincias ultramarinas el hacer el censo: sin querer establecer comparaciones entre provincias y provincias, puedo decir al Sr. Gullon que las ultramarinas, al ménos las de Cuba y Puerto-Rico que yo conozco en materia de cultura, de inteligencia y de conocimientos administrativos, están á la altura de cualesquiera otras provincias de la Monarquía, y por tanto, que los inconvenientes que en la formacion del censo puedan presentarse, no vendrán de aquellos países, podrán venir de otra parte, pero de aquellos países no.

No sé si algo he omitido; si alguna observacion del Sr. Gullon he dejado de contestar, S. S. rectificará; de su rectificacion tomaré nota, y contestaré si á ello me da lugar.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. **GULLON** (D. Eduardo): Claro está, señores Diputados, que mi argumento de la soledad del señor Calbeton en el banco de la Comision, ni yo lo quise extremar tanto como el Sr. Calbeton ha parecido creer que lo hice, ni por otra parte le encuentro todavía sobradamente contestado; porque resulta que S. S., por unas cosas ó por otras, es el único que aquí se encuentra cuando este proyecto se pone á discusion y está completamente solo hasta que llega el momento preciso de que hubiera ya pedido la palabra.

Yo no he considerado al Instituto geográfico y estadístico como inútil, y si lo he dicho, me habré expresado mal. Yo creo que el Instituto geográfico es un Centro provechoso, en el cual hay muchísima ciencia, tal vez sobra de ciencia, pero estimo que por muy científico que sea un Centro, si los servicios que presta no se ajustan bien á las necesidades pecuniarias de la Nacion, no porque ese Centro sea un Centro maravillosamente bien organizado, bajo el punto de vista de las personas que en él trabajan, ha de dejar de merecer censuras de los Diputados; y como aquí resulta que siempre que se trata del Instituto geográfico, no se pueden discutir las operaciones que realiza, ni los proyectos que él formula, me lamentaba yo de esto, y de que en tales ocasiones, por la premura del tiempo ó por la situacion especial que sobre este proyecto se ha formado y por las diferentes actitudes que en él se han visto, hayamos de entrar en un debate no tan tranquilo, ni tan pacífico como yo hubiera deseado.

Con respecto al censo de 1877 á que S. S. se ha referido, debo decir que parece que S. S. se ha enterado muy puntualmente de todo lo que con este asunto se relaciona. Yo no me he ocupado de ese censo con la minuciosidad con que S. S. lo ha tratado, en primer lugar, por la gran premura con que he tenido que hablar, y en segundo, porque suponia que los defectos de ese censo que se han reconocido en algunos periódicos habrian llegado á conocimiento de los que han de formar el próximo, y no se necesitaria más para que hallasen remedio. Los gastos preparatorios del censo de 1877 fueron, en efecto, considerables. Sin embargo, no suponía yo que fueran tantos como S. S. nos ha dicho; pero en todo caso, si á la cantidad enorme que yo calculaba que nos habia costado el censo referido, no teniendo en cuenta los gastos preparatorios, sino las cargas que sobre presupuestos posteriores habian venido cayendo por virtud de dicho trabajo; si á la cantidad que yo calculaba hay que añadir la que S. S. nos dice de 187.000 pesetas, resultará un argumento más en mi favor, porque resultará que el censo de 1877 ha costado más aún de lo que yo suponía.

Las cuentas que S. S. ha hecho para demostrarme que las que yo habia realizado no estaban bien formuladas, no las puedo admitir, Sr. Calbeton, porque S. S. parte de un principio equivocado. Su señoría cree que yo entiendo que en el proyecto de nuevo censo se cuentan 2 millones para los gastos de los seis años, y 150.000 pesetas como suplemento de crédito. Yo no lo creo así, y si eso he dicho, me he expresado mal. Yo bien sé que por el proyecto de ley sobre el cual la Comision ha dado su dictámen, solamente se piden 2 millones de pesetas, y que de ellos hay que deducir las 150.000 pesetas del suplemento de crédito. Pero así y todo, resulta que esos dos millones no son los exclusivos gastos del censo, sino que son gastos que se han de sumar: primero, con todo lo que ya va gastado como gastos preparatorios; segundo, con los gastos del personal de estadística, no de todo el personal de estadística, sino del que se ocupa de este asunto; tercero, con los gastos del material, y cuarto, con los gastos de viajes, gratificaciones, etc., etc., que hay consignados para este servicio.

De manera que realmente resulta que no son solo 2 millones lo que nos va á costar el censo, sino que nos va á costar mucho, muchísimo más. Y esto me conviene tanto dejarlo probado, cuanto que si solamente costara 2 millones, yo no me opondria á este proyecto, porque resultaria verdaderamente económico; pero como no es así, como estos 2 millones vienen á recargar por considerable modo los grandísimos gastos que ya satisfacemos para estos servicios, resulta que el censo de poblacion nos resulta con un gasto verdaderamente exorbitante.

Hay además en la contestacion de S. S. un punto que ha suscitado en mí grandes dudas. Su señoría ha dicho una cosa que está en abierta pugna y en completa contradiccion con el proyecto que discutimos. Ha dicho S. S. que además de esos 2 millones que abona el Estado, habrán de abonar las Diputaciones y Ayuntamientos algunas cantidades para ese mismo censo. Pues el proyecto dice todo lo contrario; y si lo que afirma S. S. fuese cierto, todavía va á resultar aun más caro, y si antes ya me lo parecia, renuncio á deciros lo que ahora opinaré.

Además, si solamente fuera 2 millones de pesetas como dice el Sr. Calbeton, los que se gastasen en el censo, por lo pronto resultaria que tratándose de 16 millones de habitantes, correspondian á cada uno de ellos 12½ céntimos. Pero como además de esos 2 millones se gastan las considerables cantidades á que antes he hecho referencia y que ascienden á 5 millones y pico de pesetas, bien claro se ve que ya no corresponden á cada habitante esos 18 céntimos de peseta de que hablaba S. S., sino una cantidad mucho mayor.

Conozco ya por qué ha hecho S. S. la observacion con que acerca de este punto me ha contestado. En el único documento que ha venido al Congreso á tiempo respecto á esta cuestion, se pretende demostrar que en Bélgica, en Francia y en los Estados-Unidos se gasta mucho más; pero yo me he tomado la molestia de estudiar este punto, y del mismo documento que aquí ha venido, se deduce que en todas partes, exceptuando los Estados-Unidos, se gasta mucho ménos. De todas suertes, si S. S. quiere que entremos en estos detalles, por mi parte no hay inconveniente en ello; pero como creo que esta discusion se va alargando demasiado, y por otro lado, mis argumentos no han sido contradichos, á fin de no molestar á la Cámara, voy á terminar haciendo dos breves rectificaciones respecto á lo que S. S. me ha contestado.

Yo no he dicho que este proyecto no debia haber sido presentado por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros y que debia haberlo sido por el Sr. Ministro de Fomento, solamente por la razon que S. S. ha expresado, y el argumento de S. S. me parece deficiente, porque entonces resultaria que el proyecto de la Trasatlántica que abarcaba los Ministerios de Ultramar y de Gobernacion, debia haber sido presentado

tambien por el Sr. Presidente del Consejo. ¿Cuántos proyectos hay que abarcan dos ó tres Ministerios, y que sin embargo no se presentan por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros?

Por último, el Sr. Calbeton ha dicho que en Cuba y Puerto-Rico habia un personal muy apto y muy ilustrado en cuestiones de estadística. Yo no solo no pongo en duda esto, sino que lo afirmo resueltamente con S. S. En lo que ya no estoy conforme, y á esto es á lo que me refería, es en que pueda decirse lo mismo de las Carolinas, de las Palaos y de las posesiones del golfo de Guinea; pero despues de lo que ha dicho S. S., ya me estoy figurando yo á las secciones de estadística de aquellas islas perfectamente organizadas, y con un personal muy ilustrado en estos trabajos. Por lo demás, yo no he de quedarme detras de S. S. en punto á elogiar la cultura y la ilustracion, y la inteligencia de los habitantes de las Antillas. Y no tengo más que decir.

El Sr. **CALBETON**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene S. S.

El Sr. **CALBETON**: Una rectificacion, ó mejor dicho, una aclaracion importantísima tengo que hacer, porque seguramente yo me he expresado mal cuando me he referido á la parte de gastos de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos en esta materia del censo. El Sr. Gullon tendria razon en lo que ha dicho, si hubiera entendido que yo indiqué que las Diputaciones provinciales habian de satisfacer estos gastos. No; precisamente el proyecto sirve para descargar á estas corporaciones de los gastos que tuvieron en 1877; y en cuanto á los Ayuntamientos se les encarga de ciertos trabajos preliminares que el Estado no puede realizar por sí.

Por lo demás, como quiera que las observaciones que el Sr. Gullon ha hecho se refieren á cuestiones de números, en cuya discusion habríamos de emplear largo tiempo, y como además ésta podria ser sostenida por una y otra parte con copia de razones largas, yo me abstengo de entrar en el debate, toda vez que S. S. ha hecho lo mismo, y concluyo diciendo que me parece muy correcto que este proyecto haya sido presentado por la Presideneia del Consejo de Ministros por las razones que antes he indicado, y que S. S. al hacer la comparacion de este proyecto con el del contrato con la Trasatlántica, olvida que el Ministerio de Ultramar por sus condiciones especialísimas abarca cuatro ó cinco Ministerios, y que por consiguiente, puede ocuparse de asuntos de Fomento, de Gobernacion y de Hacienda, cosa que nc pueden hacer otros departamentos análogos. No tengo más que decir.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Si será grande mi conviccion, Sres. Diputados, al levantarme á combatir este proyecto de ley, cuando lo hago en contra de dos simpatías para mí casi irresistibles: la simpatía personal que me inspira el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, autor de este proyecto, y la simpatía que siento por los datos estadísticos, por los servicios que prestan para la gobernacion de los pueblos. No vengo, por tanto, á combatir el servicio; vengo tan solo á examinar la cifra, por lo subida y por la manera cómo se ha presentado. Porque es lo cierto, Sres. Diputados, que todos los dias estamos hablando de desnivel, y parece que hay empeño en que más y más nos desnivelemos, trayéndonos fuera de los presupuestos proyectos de ley que llevan consigo inmensos gastos. Se trata de que aprobemos un anticipo al Ayuntamiento de Barcelona, un suplemento de crédito para Exposicion de Bellas Artes; 10 millones de reales como regalo al Ayuntamiento de Madrid, y ahora se nos presenta para esta cuestion nada ménos que 8 millones de reales. Tiempo es, señores, de que tengamos juicio; yo, al ménos, con la autoridad de los años, os digo: «Jóvenes, basta de prodigalidades.» Cuando nuestra principal necesidad es buscar economías en los presupuestos, cuando nuestra principal necesidad es reforzar los impuestos y hasta ¿por qué no decirlo? tener el atrevimiento de restaurar impuestos que hemos arrojado por la ventana, y hasta formular impuestos nuevos, porque lo primero que se necesita es vivir, y nosotros no podemos continuar viviendo así, se nos viene de una manera indirecta aumentando los presupuestos, y despues se dice á todos los vientos: «Estos presupuestos tienen la misma cifra que los del año anterior.» En el papel de tales presupuestos; pero en todos esos papelitos que les vamos agregando, aumentando de esa manera vergonzante los gastos, lo que sucede es que resultarán 30 ó 40 millones de pesetas fuera de presupuestos, que hacen imposible todo cálculo

Hace tiempo que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ha presentado este proyecto de ley, el que pasó á la Comision. Todo lo que hacen las Comisiones, como todo lo que hacen los Parlamentos, parlamentario ante todo, me parece á mí irreprochable. Sin embargo, esta Comision, no creo, en mi concepto, que reunió todos los datos que serian necesarios para este difícil problema. Despues de una reunion de algunos Diputados con los individuos de esa Comision, se han pedido los expedientes al Ministerio respectivo; ¿y sabeis qué expediente ha venido? Pues ha venido el expediente del censo de 1877. Algunos indivíduos de la Comision han dicho hoy que han venido otros documentos. En el sentido verdaderamente técnico de la palabra, no ha venido ningun documento, porque no es documento, sino aquello que tiene la firma oficial y que se nos comunica por medio de la Presidencia del Congreso. Unos minutos antes de empezar la discusion, se me ha dicho que habia algunos papeles en Secretaría. Fuí á Secretaría: ví unas cartas particulares que no me he atrevido á leer; ví una nota, una de esas notas laudatorias que se suelen enviar á los periódicos, cuando se quiere ensalzar un proyecto, en la cual se dan algunos datos acerca del pensamiento del Gobierno, al traernos este proyecto de ley; pero es lo cierto que el expediente que debe haberse formado para presentar este proyecto á las Córtes, y los cálculos en que está basado el crédito que se nos pide, nada de esto ha venido. Y además, si esto lo uno con ciertas noticias particulares, me hacen ver que habria efectivamente, para el triunfo del proyecto de ley inconvenientes en haber traido este proyecto; esto me hace vacilar y esto me hace pensar cuál sería el motivo de que el expediente no viniera, porque parece ser que dentro de él hay notas sobre si el crédito que se pide no es necesario, sobre si no se necesitan seis años, y solo se necesitan cuatro, y cosas parecidas que podrian servir de argumentos á los que combatimos el proyecto. Pero en fin, la Comision creyó que no

era necesario que el expediente viniese, la Presidencia así lo determinó, y estamos discutiendo en esta parte en hipótesis.

De todas maneras, á mí me parece sumamente excesivo el crédito que se nos pide, y acaso le habrá parecido excesivo tambien al Sr. Ministro de Hacienda, y se habrá apelado, así como en segunda instancia, al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, para que nos trajese este proyecto que el Sr. Ministro de Hacienda, en uso de su derecho y en el deber que tiene de vigilar todos los gastos, no habia creido conveniente dejar pasar.

Me he puesto á pensar por qué se habria fijado una cantidad tan alta, cuando de esto no se dan detalles, y he encontrado en el mismo proyecto una razon. Dice el proyecto: «Para que el próximo censo se efectúe con todo desembarazo...» ¡Qué bien quisieran todos los servicios públicos ejecutarse en España con desembarazo! Pero aquí no puede hacerse nada con desembarazo, porque estamos siempre embarazados cuando de un gasto se trata. (*Risas.*)

¿Cómo se hizo el censo de 1877? Pues trayendo á las Córtes una sencilla trasferencia, que aquí tengo, de 500.000 pesetas. Eso fué lo que se destinó, no solo á todo el gasto de aquel censo, sino á la organizacion y aumento de la carrera de estadística que entonces se estableció. Es decir, 2 millones de reales, y ahora se nos piden para este gasto 8 millones de reales. ¿Y cómo se nos pide? Pues se nos pide de una manera tal, que dentro de poco todos los presupuestos van á ser inútiles. Se dice: por ahora necesitamos tanto; luego repartimos el gasto en seis años, y cada año pondremos una cantidad proporcionada de esos 8 millones de reales. Pues si se hace así con todos los servicios públicos, es una manera de eludir la discusion de los presupuestos: y contra esto debo protestar, porque la funcion de discutir los presupuestos, la funcion de decretar los gastos que hayan de pesar sobre el pueblo, es la primera, y no sé si debiera ser la única importante, pero, en fin, es la primera funcion del gobierno representativo; y si renunciamos á ella, entonces podemos renunciar á la mayor utilidad de esta clase de gobierno.

¿Qué se queria? ¿Se pensaba que se necesitaba un gasto extraordinario dentro del año actual? Pues un suplemento de crédito en que se demostrase esa necesidad, y las Córtes lo hubieran concedido. ¿Se cree que para el año inmediato se necesita una cantidad mayor para este servicio? Pues un aumento para el año inmediato; y cuando se discutan los presupuestos posteriores, habrá en cada año ocasion de poder determinar la cantidad que á este servicio se dedica.

Si el Gobierno me dijera: «Este año necesito tal cantidad como suplemento de crédito.» Yo le contestaria: «Concedido.» «Para el año que viene necesito un aumento de tantas pesetas.» Lo examinaria, y si á mi juicio era necesario, se lo concederia tambien. Pero esto de decir: «Dadme desde luego 8 millones de reales para repartirlos en seis presupuestos,» es decir que usurpemos las facultades de los que nos han de suceder en este cargo, estableciendo presupuestos para seis años; esto solo puede hacerse en ocasiones muy extraordinarias y cuando es inevitable. Cuando se trata de un ferro-carril, de una obra pública ó de un contrato cualquiera que hay que consignaren diferentes años, perfectamente; pero este es un servicio ordinario, este es un servicio que viene haciéndose todos los años. ¿Que aquel año en que se publica el libro se gasta más? Perfectamente, pero todos los años se trabaja.

Se gastaron 2 millones de reales en el censo de 1877. ¿Y cómo califica el Sr. Presidente del Consejo de Ministros el censo de 1877? Pues dice el preámbulo del proyecto de ley: «Por el acierto con que se llevó á cabo, por la riqueza de detalles útiles todos que contiene y por la exactitud de sus cifras, ha obtenido el aplauso entusiasta de propios y extraños, calificándolo de trabajo por ninguna Nacion hasta ahora superado.» Por tanto, bastaria con que en el censo que se va á publicar llegásemos á esto mismo, á ser la admiracion de los extraños, cosa que solemos decir en momentos de entusiasmo. Pero, en fin, esto siempre indica que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros encuentra bueno el censo que entonces se hizo.

Pero es el caso, que, concediendo que se ponga un suplemento de crédito en este año y un aumento para el presupuesto inmediato, resulta que todo esto se hace; y además los 2 millones de pesetas, ó sean 8 millones de reales. Este servicio está ya establecido. En el presupuesto corriente tenemos ya esto de que tanto se habla: la remuneracion á los jueces municipales, que la van á tener por tres conceptos. Va á ser una cucaña en España ser juez municipal, porque los vamos á hacer á todos ricos.

En el presupuesto corriente figuran, además de otros, para este servicio, las siguientes partidas: Remuneracion de jueces municipales por la redaccion de papeletas, etc., 151.000 pesetas. Trabajos preparatorios para el próximo censo, etc., 30.000. Gastos generales, etc., 7.000; que con los anteriores son en cifras redondas, 298.000 pesetas, como recurso ordinario que viene constantemente en los presupuestos.

Suplemento de crédito se nos pide en la ley: las 150.000 pesetas á cuenta de los 2 millones de pesetas que se piden despues.

Aumento en los presupuestos inmediatos de 1887 á 88, 212.000 pesetas; ¿y con qué motivo? En la seccion de trabajos estadísticos por los gastos extraordinarios que deben efectuarse con motivo de la publicacion del censo, 212.000 pesetas.

De manera que tenemos 298.000 pesetas de gastos ordinarios que se vienen consignando todos los años en los presupuestos; 212.000 pesetas que en el presupuesto próximo se aumentan; 150.000 pesetas para lo que falta de este presupuesto, y el resto hasta 2 millones de pesetas, repartidos en seis años.

Me parece que todo esto es de una esplendidez que asombra, á pesar de que son ya conocidas las esplendideces fusionistas; me parece que no hay necesidad de este gasto; me parece que reducido á lo que en otras ocasiones se ha gastado, reducido al gasto ordinario que viene consignado de 298.000 pesetas, con algun suplemento de crédito para este año y un pequeño aumento para el inmediato, no necesitamos lanzar esos 2 millones de pesetas sobre los presupuestos futuros. Yo quisiera que el Sr. Presidente del Consejo de Ministros contemplase bien esto que estoy diciendo: no se le niega el suplemento de crédito para este año, ni el aumento necesario para el inmediato; lo que se le niega es que legislemos desde luego para seis presupuestos y señalemos una cantidad que de ninguna manera está demostrado que sea necesaria.

Si en cada año se estudiaran las necesarias, no sucederia eso. La opinion que tengo de este gasto, es que no se necesitan seis años, que bastarian con cuatro, con lo cual, quedarian reducidos los gastos. No podemos desde ahora determinar el crédito de los 8 millones de reales; y no se diga que si no se gastan, quedará el remanente, porque aquí, por medio de ese fatal sistema de trasferencias, vamos estableciendo que cuando se determina un gasto, no es el máximum como debiera ser, sino el mínimum, porque si sobra algo en un artículo se lleva á otro, sin perjuicio de cuando llega el caso votar nuevos suplementos de crédito.

Redúcense, por tanto, mis observaciones: primero, á censurar el exceso del crédito que se pide; segundo, á censurar la forma en que se pide, y tercero, á que si fuese verdad lo que los indivíduos de la Comision nos han dicho, que tomando la sexta parte de esos 8 millones de reales, ó sean 330.000 pesetas, porque antes se han quitado las 150.000 para este año; que poniendo eso en el presupuesto futuro iban á desaparecer de él las 298.000 pesetas que vienen consignadas para este servicio, y las 212.000 que se aumentan para el año próximo, me parece que esto no puede ser, porque si fuera, desapareceria una cantidad mucho mayor á aquella que se consigna, y resultaria ménos; y todas esas maravillas que se dicen se van á hacer en el nuevo censo no podrian verificarse.

Contentémonos con lo establecido; pero si se insiste en que van á desaparecer esas partidas que he citado, desearia que como es necesario en todo aquello que afecta al presupuesto, se nos pasara una comunicacion determinándolo así por el Sr. Ministro de Hacienda antes que este proyecto se vote para estar seguros, porque suele decirse que entre amigos con verlo basta, y las declaraciones que se han hecho aquí no tienen fuerza de obligar.

Es lo que se me ocurre sobre el proyecto puesto á discusion.

El Sr. **CALBETON**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. **CALBETON**: Fuera, Sres. Diputados, verdaderamente un atrevimiento en mí pretender contestar al Sr. Vizconde de Campo-Grande; tan competente es en materias financieras; y sobre todo despues de la patente de jóven y pródigo que se ha servido otorgarme como á los demás señores que forman la Comision. Así es que solamente me limitaré á hacer á S. S. una simple rectificacion de cifras dejando al Sr. Presidente del Consejo de Ministros, cuya competencia es indiscutible, que conteste á las observaciones de S. S., y que le dé todo género de explicaciones respecto de este proyecto.

Asómbrase S. S. de las prodigalidades fusionistas, y yo me asombro de que persona tan competente en materias financieras como el Sr. Vizconde de Campo-Grande, dignísimo miembro del partido conservador, haya cometido un error de suma tan garrafal como el que acaba de cometer. Yo examino el presupuesto en la misma página en que lo ha examinado S. S., y veo que la partida de 150.000 pesetas asignada para esos jueces municipales que segun el Sr. Vizconde van á subir á la cucaña á ganar el vellocino de oro, merced á nosotros, y las 30.000 pesetas para los trabajos preparatorios, y la de 7.000 pesetas de que tambien ha hablado S. S., no dan un total de 298.000 pesetas, sino de 188.000; y es que como estas tres partidas vienen en la segunda cara de una hoja, página 503, S. S. ha sumado la partida de 110.000 pesetas del suma y sigue que nada tiene que ver con los gastos del censo de poblacion.

En esa partida hay una cantidad para gastos de papel, y el papel se gasta para muchas cosas en el Instituto geográfico, y hay una cantidad para impresiones y estados. (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: De estadística.)

Pero no del censo de poblacion, porque, como su señoría sabe, la estadística abarca una porcion de conceptos que nada tienen que ver con el número de habitantes de un país, sus ocupaciones, etc., etc.»

Y sigue diciendo el presupuesto:

«Gastos de papel, impresiones de estados, publicaciones, encuadernaciones y distribucion de trabajos estadísticos; alquileres de oficinas y gastos de material para las provinciales; investigaciones y comprobaciones extraordinarias y operaciones censales; indemnizaciones á los jefes y oficiales del cuerpo de estadística en inspecciones de trabajos y de oficinas; á los mismos jefes y oficiales y á los auxiliares de estadística en comisiones del servicio; gratificaciones al personal de los cuerpos de topógrafos y de estadística que presta sus servicios en las islas Baleares y Canarias; comisiones al extranjero y otros gastos ordinarios y extraordinarios de la Direccion general, Junta consultiva y Comisiones provinciales de estadística, 110.000 pesetas.» (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: Todo es estadística.)

Todo es estadística, pero no todo es censo de poblacion porque hay dos partidas que se refieren esencialmente al censo de poblacion que dicen lo siguiente:

«Derecho de remuneracion á jueces municipales por la redaccion de las papeletas para el movimiento de la poblacion de España y remuneracion á los encargados de facilitar los datos para formar la estadística de emigracion é inmigracion de los puertos, 151.875 pesetas.

Censo de la poblacion; trabajos preparatorios ordenados ejecutar por Real órden de 27 de Mayo de 1884, para el próximo recuento de los habitantes 30.000 pesetas.»

Estas partidas, como ve S. S., son perfectamente aplicables al censo de poblacion, pero están redactadas de un modo diametralmente distinto á como está redactada la partida anterior, que abarca una porcion de cosas de estadística, de las cuales ninguna se refiere al censo de que habla el proyecto que discutimos.

Hecha esta pequeña rectificacion de números que me importaba mucho hacer, y que basta por sí sola para echar abajo todo el andamiaje que ha levantado sobre ellos el Sr. Vizconde de Campo-Grande, cedo la palabra al Sr. Presidente del Consejo de Ministros porque él, infinitamente más autorizado que yo, creo que dará á S. S. todas las satisfacciones que pide acerca de este asunto.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Yo no pensaba tomar parte en este debate, pero he visto tan apurado al Sr. Vizconde de Campo-Grande por lo que llama las liberalidades del Gobierno,

que me creo en el caso de tranquilizar á S. S. para que vea que en este punto no hay ahora ni más ni menos liberalidades que las que ha habido siempre.

Al Sr. Gullon, que ha combatido el proyecto, no tanto por lo que el proyecto es en sí mismo, cuanto por su orígen y por la manera cómo están organizados los trabajos de estadística, nada tengo que decir. Su señoría no ha expuesto una organizacion mejor que la que hoy existe, y mientras exista la organizacion actual hay que aprovechar los trabajos que con ella se hagan, que, por cierto, hasta ahora no me parece que son malos. No entro, de todas suertes, en esa cuestion, y voy á ocuparme única y exclusivamente en el proyecto de ley.

Pues bien; señores, el proyecto consigna un crédito indispensable, y que lejos de ser mayor, resulta menor que el que se consignó en otras ocasiones. No hay despues de todo, más que una diferencia, y es, que la vez anterior, ó sea en 1877, se pidió solamente una parte de lo que se iba á gastar. Y por esto, en efecto, el Sr. Vizconde de Campo-Grande ha traido al debate el recuerdo de un proyecto de ley de hace diez años, cuando se hizo el otro censo, y en ese proyecto no aparece más que un crédito de 500.000 pesetas; pero es, porque el resto, hasta algo más de 2 millones de pesetas, lo pagaron las Diputaciones provinciales. Me parece que dada la situacion de estas Corporaciones, no querrá el Sr. Vizconde de Campo-Grande ni querrá el Congreso que otra vez vayamos á imponerles ese sacrificio, sobre todo, cuando se trata de un gasto que es y debe ser del Estado. Despues de todo que lo pague el Estado ó lo paguen las Diputaciones, el dinero siempre ha de salir del contribuyente, pero no es justo agravar la situacion de las Corporaciones populares con cargas que no les corresponden. La vez pasada, permítame el Sr. Vizconde de Campo-Grande que lo diga, se invirtió el mismo ó mayor crédito, de una manera hipócrita, apareciendo que no costaba el censo más que 500.000 pesetas, cuando, como he indicado, ocasionó el gasto de más de 2 millones, y yo creo que es mucho más franco y más leal decir desde luego todo lo que se va á gastar.

Resulta, pues, que no hay tal liberalidad, que en definitiva no se gasta más que la otra vez; y se han consignado 2 millones á repartir en seis años, porque se ha calculado que para hacer el censo con la exactitud y con todas las demás condiciones necesarias hace falta esa suma y ese tiempo. ¿Se puede hacer en cuatro años en vez de hacerlo en seis? Pues si se puede se hará, y no dejará de recomendarse la actividad al Centro técnico, á quien corresponde; pero el gasto que por ese Centro se ha calculado es el de 2 millones, que se repartirán en los diferentes años indicados, á fin de que los trabajos se puedan hacer con la regularidad y el desahogo que estas cosas requieren.

No se compromete con esto el presupuesto de años venideros, porque si así fuera, habria que decir lo mismo de una porcion de servicios, como la mayor parte de las obras públicas y todos aquellos para los cuales se asigna una cantidad que se va satisfaciendo anualmente hasta que el servicio termina. Lo que ahora se hace respecto al censo, es fijar el gasto total y facilitar cada año una cantidad proporcionada al trabajo que en el mismo puede realizarse.

Me parece que el Sr. Vizconde de Campo-Grande se habrá tranquilizado ya, y se verá libre de esos temores y sobresaltos que sintió al ver que se pedia un crédito de 2 millones de pesetas para gastarlos en seis años. La cosa es de absoluta necesidad; era bueno el censo que se hizo; pero ha pasado tiempo, se han abandonado esos trabajos ordinarios y regulares que deben hacerse de año en año, y es necesario hacer otro censo, y hacerlo bien, y para hacer otro censo y hacerlo bien, se necesita esa cantidad que se consigna en este proyecto de ley. Que esté consignada en este proyecto ó que lo esté en los presupuestos, es igual; por eso no se aumentan los sacrificios que se exigen al contribuyente. ¿Qué más da lo uno que lo otro? Al fin y al cabo, hemos de gastar en seis años 8 millones de reales. Que los gastemos consignándolos en una ley especial, ó consignándolos en el presupuesto, es de todo punto indiferente. Una cosa tan pequeña no merecia que el Sr. Vizconde de Campo-Grande se sobresaltara, como se ha sobresaltado, se intranquilizase, como se ha intranquilizado, y se tomara el trabajo que ha visto la Cámara.

La cuestion no merece la pena. Es un trabajo indispensable que hay que hacer; el crédito que se pide es ineludible para realizar ese trabajo; no nos detengamos, pues, en la forma, que despues de todo, es la establecida de antemano, porque, aparte del trabajo ordinario que al censo hay que dedicar cada año, hay que hacer un censo nuevo cada diez años. Hace diez años se presentó un proyecto igual: ¿por qué no aceptar ahora éste?

Espero que con estas razones, expuestas desaliñadamente, pero con mucho gusto porque se las dirijo al Sr. Vizconde de Campo-Grande, se tranquilizará su señoría y dejará pasar el proyecto.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: A mi querido amigo Sr. Calbeton. La partida que S. S. ha leido es la partida donde está consignado todo el gasto de papel. Para la formacion del censo, el principal gasto es el de papel, y como no hay cantidad alguna para papel en las partidas que siguen, naturalmente deben comprenderse en esa las diferentes partidas que forman la cifra total; pero dado y no concedido, como se decia en las escuelas, que S. S. tuviera razon, rebaje 100.000 pesetas, y mi argumento vale 100.000 pesetas ménos: todavía quedan muchos cientos de miles de pesetas como argumento contra las razones de S. S.

Al Sr. Presidente del Consejo de Ministros. Yo estoy siempre intranquilo cuando se trata de los gastos públicos, porque me gusta defender á los pobres, y creo que en España el más pobre es el Tesoro. Por eso tengo siempre lástima de todos los que intervienen en las cuestiones de Hacienda.

Queria S. S. comparar este gasto con el que se hizo en 1877, y decia que entonces no se habia pedido todo. Pues entonces se pidió lo que era necesario, y lo cierto es que no se pidió más. Aquí está lo que se pidió:

«Las Córtes han aprobado el siguiente proyecto de ley:

Artículo 1.° Del crédito de 3.840.655 pesetas consignado en el presupuesto del Ministerio de Fomento, capítulo 33, art. 1.°, «Material de navegacion marítima, puertos,» para el ejercicio de 1876 á 1877, se trasfieren 125.000 pesetas al capítulo 35, artículo

único, «Personal del Instituto geográfico y estadístico, Cuerpo de estadística,» y 375.000 pesetas al capítulo 36, artículo único, «Material,» en junto 500.000 pesetas, con destino á continuar los interrumpidos trabajos estadísticos y atender con especialidad á los gastos que en el actual año económico ofrezca el censo de poblacion que se debe formar en 1877.»

Con esto y con la cantidad que ordinariamente viene en el presupuesto se hicieron los gastos entonces. Ahora, todavía no me habeis puesto bien en claro si la cantidad ordinaria consignada en los presupuestos ha de continuar figurando en los mismos, además de los 8 millones de reales que han de gastarse en seis años, porque si la cantidad ordinaria sigue, creo que con muy poco más que se añadiese pudiera ser bastante, y serian innecesarios esos 2 millones de pesetas repartidos en seis años.

Sobre esto sería necesaria una declaracion explícita antes de que se votara, y hasta una comunicacion del Sr. Ministro de Hacienda retirando del presupuesto del Ministerio de Fomento esa partida de gastos, porque si no, no sabemos lo que votamos. ¿Votamos 330.000 pesetas, que es á lo que quedan reducidos esos 8 millones de reales despues de rebajadas pesetas 150.000 repartidas en seis años? ¿Votamos además las 298.000 pesetas que hay en el presupuesto ordinario? Yo no lo sé; en la misma confusion estoy que estaba.

En cuanto á que sería imposible hacer el censo sin esta cantidad, habia yo dicho que el censo de 1877 habia merecido los elogios de todo el mundo, y muy especialmente los del Sr. Presidente del Consejo de Ministros en el preámbulo de este proyecto; por consiguiente, con recursos parecidos á aquellos creo que hubiera podido llevarse á cabo este censo.

Al Sr. Presidente del Consejo le es indiferente que se fije la cifra proporcionalmente en cada presupuesto ó que desde luego se determine todo en la ley. Pues si le es indiferente, retire el proyecto de ley. Conserve las 150.000 pesetas del suplemento de crédito de este año, y deje el aumento que para el año que viene tiene el presupuesto de Fomento; porque repito que en el presupuesto que discutirá dentro de poco el Congreso habrá además de la cifra ordinaria de 298.000 pesetas, estas dos: la que ahora va á corresponderle por este reparto de seis años y una cantidad que aumentais con estos mismos fines de reparto de cédulas y gratificacion á los jueces municipales, de 212.000 pesetas. De manera que 298.000 por un lado, 212.000 por otro y 330.000. Sumad, Sres. Diputados, que se necesita gran tranquilidad de espíritu y mucho espacio de tiempo para hacerlo.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene S. S.

El Sr. Presidente del **CONSEJO DE MINISTROS** (Sagasta): Voy á hacer una aclaracion, porque no quiero que se vote este proyecto de ley, en la idea de que pueda haber un exceso de gastos, atendiendo al que hay consignado en el presupuesto.

Las cantidades que están en el presupuesto, vienen consignadas todos los años, y se gastan ó no se gastan todas; pero esto es lo que se necesita para continuar la estadística y el censo, que son operaciones que no pueden pasar sin alguna consignacion. Pero aparte de esto, hay un trabajo extraordinario que se ha creido conveniente hacerlo cada diez años para que el censo refleje el verdadero estado de la poblacion; y para este censo extraordinario que se propone ahora, prescindiendo del censo que se hace todos los años, es para lo que se pide ese crédito de 2 millones de pesetas repartido en seis años.

Es posible que las operaciones extraordinarias del nuevo censo que se va á formar economicen algunas cantidades de las consignadas para las operaciones ordinarias del censo corriente; pero, si así fuese, eso quedaria á beneficio del otro año. Lo que hay es que no es conveniente economizar una partida que se consigna todos los años, y que puede ser necesaria, solo porque se consigne en el presupuesto una cantidad para otro gasto extraordinario. ¿Es que no se gasta aquella partida? Pues ahí quedará; pero no economicemos partidas que podrá reclamar el buen servicio.

Por lo demás, el Sr. Vizconde de Campo-Grande no ha deshecho mi argumento. Yo he dicho que el censo de 1877 estaba bien hecho, pero que no costó ménos que lo que va á costar éste; porque, aun cuando no apareció más que un crédito extraordinario de 500.000 pesetas, hay que tener en cuenta que la mayor parte de los gastos del censo de 1877 no los pagó el Estado, sino que los sufragaron las Diputaciones; el Estado solo pagó una pequeña parte, y como ahora no se quiere que sobre las Diputaciones pese lo que no debe pesar, porque esta es una operacion que corresponde esencialmente al Estado, y además, no conviene fascinar al país diciendo que no vamos á gastar más que 500.000 pesetas, cuando se van á gastar 2 millones, siquiera no salga todo de las arcas del Tesoro, resulta que lo que he dicho antes, queda en pié. No se pide al país mayor sacrificio. Para el censo de 1877 se gastaron más de 2 millones de pesetas; si no pasó, creo que se aproximó á 3 millones; no hay más, sino que el Estado no contribuyó más que con 500.000, mientras que ahora se van á gastar 2 millones; pero solo los va á gastar el Estado, sin que las Diputaciones tengan que hacer sacrificio alguno.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Pido la palabra.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): La tiene V. S.

El Sr. Vizconde de **CAMPO-GRANDE**: Solo sobre lo relativo á las Diputaciones provinciales. El señor Presidente del Consejo de Ministros insiste mucho sobre la importancia de estos gastos. Estos gastos eran sumamente insignificantes. Desde el Centro directivo se remitian las papeletas que se habian de entregar á los Ayuntamientos y á las Diputaciones, y éstas no tenian que hacer todos los años más que mandar á sus dependientes por las casas á tomar razon de las diferentes noticias de sus habitantes. Esto los Ayuntamientos; que las Diputaciones todavía tenian ménos trabajo; solo tenian que hacer el resúmen de aquellos datos, que los Ayuntamientos les enviaban. Y esto es lo que hacen todos los años, y esto no ocasiona esos gastos que S. S. dice.»

No habiendo ningun otro Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los seis de que constaba el dictámen, en la forma siguiente:

«Artículo 1.° El censo general de la poblacion de España se verificará cada diez años en la Península, Islas adyacentes y posesiones del Norte de Africa por la Direccion general del Instituto geográfico y

estadístico, y en las islas de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas, Carolinas, Palaos y posesiones españolas del Golfo de Guinea por sus respectivos Gobiernos generales.

El próximo censo deberá efectuarse el dia 31 de Diciembre de este año.

Art. 2.° La forma y requisitos con que se ha de llevar á cabo la inscripcion se determinará oportunamente por órdenes é instrucciones especiales.

Art. 3.° Se concede al Ministerio de Fomento un crédito de 2 millones de pesetas con destino á los gastos del futuro censo que ha de satisfacer el Estado; dicho crédito se abonará, prévia la inclusion de la cantidad correspondiente, en el presupuesto de cada uno de los seis años que se calculan como plazo para la ejecucion y publicacion del censo.

Art. 4.° Para los trabajos preparatorios del censo en el año económico actual, y á cuenta del crédito mencionado en el artículo anterior, se concede un suplemento de crédito de 150.000 pesetas á la seccion 7.ª, cap. 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente.» El importe de este suplemento de crédito se cubrirá con la deuda flotante del Tesoro, si los ingresos que se obtengan por valores del presupuesto corriente resultaran inferiores á las obligaciones que deban satisfacerse.

Art. 5.° El Ministro de Fomento dispondrá lo conveniente para que se publique el movimiento de la poblacion ocasionado por los nacimientos, defunciones, emigraciones é inmigraciones que ocurran durante cada año en la Península é Islas adyacentes, valiéndose para ello de la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, utilizando los extractos de las inscripciones que, con la debida puntualidad, suministren los Juzgados municipales, Direcciones de sanidad marítima y cónsules de España en el extranjero, quienes al efecto recibirán las órdenes de los Ministerios de que dependan. Tambien publicará el mismo Ministerio la estadística de los matrimonios celebrados en cada año, utilizando las inscripciones del Registro civil. Estos servicios se indemnizarán á los Juzgados municipales y Direcciones de sanidad marítima con la cantidad que en cada presupuesto se fije.

Art. 6.° Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á la presente ley.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): Discusion del dictámen de la Comision general de presupuestos, referente al crédito de 150.000 pesetas pedido para el proyecto de ley sobre el censo general de la poblacion de España.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 64, sesion de 11 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«La Comision general de presupuestos ha recibido la atenta comunicacion que V. S. se ha servido dirigirle en cumplimiento del acuerdo de Congreso de 27 de Febrero de 1883 referente á los proyectos de ley cuya aprobacion por la Cámara hubiese de acarrear aumento de gastos en los presupuestos durante su ejercicio ó elaboracion y exámen; y limitando su intervencion en el proyecto de ley sobre el censo de la poblacion, de acuerdo con la citada prescripcion reglamentaria, á la parte que puede alterar ó modificar el presupuesto vigente, ó sea el suplemento de crédito de 150.000 pesetas que por el art. 4.° de dicho proyecto se concede á la seccion sétima, capítulo 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente,» tiene la honra de hacer presente al Congreso por medio de la Comision de la digna presidencia de V. S. que no tiene nada que oponer á la concesion del mencionado crédito.

Dios guarde á V. S. muchos años.

Palacio del Congreso 11 de Abril de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Vicente Santamaría de Paredes, vicesecretario.=Señor presidente de la Comision que entiende en el proyecto de ley relativo á la formacion del censo general de la poblacion de España.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Canalejas): Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 71, sesion de 19 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion el artículo único de que constaba el dictámen, en estos términos:

«Artículo único. Se declara de interés general de segundo órden el puerto de San Márcos en la villa de Icod (Canarias).»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

Se acordó quedase sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, el estado á que se refiere la siguiente comunicacion:

«MINISTERIO DE HACIENDA.—Excmos. Sres.: Tengo el honor de pasar á manos de V. EE. el estado de las cantidades que, segun las liquidaciones practicadas por las respectivas Administraciones, resultan adeudarse á los Municipios por el recargo del 4 por 100 sobre las contribuciones directas, remitiendo al propio tiempo copia de las comunicaciones pasadas por las Delegaciones de Múrcia, Segovia y Zamora, en que manifiestan la imposibilidad de remitir por ahora las expresadas liquidaciones, y de lo que indica la Delegacion de Hacienda de Badajoz respecto á la cantidad consignada como débito por el referido concepto, cuyos antecedentes reclamó el Sr. Diputado Don Enrique Bushell en la sesion del dia 22 de Enero último.

De Real órden lo digo á V. EE. á los efectos correspondientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 20 de Abril de 1887.=Joaquin Lopez Puigcerver.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se leyó, y quedó sobre la mesa, el siguiente dictámen:

«La Comision de actas ha examinado la de la eleccion parcial verificada en el distrito de Brihuega, provincia de Guadalajara; y no conteniendo protestas ni reclamaciones, tiene la honra de proponer al Congreso se sirva aprobar dicha acta, y admitir como Diputado por el referido distrito al Sr. D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco, que ha presentado su credencial, y cuya aptitud legal no ofrece duda.

Palacio del Congreso 20 de Abril de 1887.=Alberto de Quintana, presidente.=Vicente Nuñez de Velasco.=Demetrio Betegon.=Emilio Alvear.=Luis de Landecho.=Luis Diaz Moreu.=Ramon Cepeda.=Antonio García Alix.=Luis Villanova.=Miguel de la Guardia.=José del Perojo, secretario.»

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Dictámen sobre el Jurado; el dictámen que acaba de leerse, y los demás asuntos puestos á la órden del dia de hoy.

Se levanta la sesion pública: el Congreso queda reunido en sesion secreta.»

Eran las siete.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL JUEVES 21 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres y media.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Queda enterado el Congreso de los Reales decretos mandando proceder á la eleccion de un Diputado á Córtes en cada uno de los distritos de Alcañices (Zamora) y Castrogeriz (Búrgos).=Pasan á la Comision respectiva: una exposicion del Círculo de la Union mercantil é industrial de esta córte, haciendo observaciones al proyecto de ley de timbre del Estado, y una instancia de la Diputacion provincial de la Coruña en solicitud de proteccion para la industria pecuaria.=El Sr. Cañellas, considerándose ofendido por la publicacion de un suelto en un periódico de Tarragona, en que se dice que ha faltado á la verdad al suponer, con motivo de una pregunta dirigida al Gobierno, que el gobernador civil ha ejercido presion sobre el juez de Vendrell, ruega al Sr. Ministro de Gracia y Justicia se sirva excitar el celo del ministerio fiscal para que se proceda á lo que haya lugar respecto de este hecho; y despues ruega al señor Ministro de la Gobernacion se sirva traer á la Cámara los expedientes instruidos contra los alcaldes y Ayuntamientos de Cabra, Sarreal, Bisbal, Panadés y Falset, y además testimonio del auto de la Audiencia de Barcelona en virtud del cual se declaró que el diputado provincial Sr. Alvarez, á pesar de estar procesado criminalmente, puede seguir en el ejercicio de la abogacía.=Contestaciones de los señores Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia.=Rectifica el Sr. Cañellas.=El Sr. Gutierrez de la Vega se queja de abusos cometidos en la provincia de Ciudad-Real con ocasion de la rectificacion de las listas electorales, pues habiéndose alzado varios vecinos de Alcolea de Calatrava de los fallos de aquel Ayuntamiento, la Comision provincial resolvió la queja cuando ya habia espirado el término para la rectificacion, y ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion que vea si hay términos hábiles para que no subsista este abuso, y se dé el derecho electoral á los indivíduos á quienes corresponde.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Gutierrez de la Vega da las gracias.=Dáse lectura de una proposicion de ley declarando de interés general de segundo órden varios puertos de las islas Baleares.=Apoyada por el Sr. Prieto y Caules, se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=El Sr. Alonso Castrillo ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva reclamar de los gobernadores de provincia los antecedentes necesarios para saber los pueblos que han cumplido, y los que no, lo dispuesto en la circular de 18 de Abril de 1883 relativa á la construccion de cementerios civiles.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=El Sr. Alonso Castrillo da las gracias.=El Sr. Bugallal (D. Benigno) ruega al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva dar las órdenes convenientes al gobernador de Pontevedra para que de una vez se constituya el Ayuntamiento de Salvatierra, y el de Puenteareas, que se encuentra en un caso parecido al anterior.=Contestacion del Sr. Ministro de la Gobernacion.=Rectifican ambos señores.=Se lee una proposicion de ley adicionando el art. 593 de la ley de enjuiciamiento criminal.=Discurso del Sr. Villalba Hervás en apoyo.=Del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.=El señor Villalba Hervás da las gracias.=Se toma en consideracion y pasa á las Secciones.=El Sr. Canido ruega al Sr. Ministro de Gracia y Justicia se sirva remitir al Congreso una relacion de los indivíduos de la

carrera judicial y fiscal á quienes haya dado comision especial desde que dirige el departamento de su cargo, expresando el objeto de la comision, personas que la desempeñan y fecha del nombramiento; y además ruega á los Sres. Ministros de Gracia y Justicia y Hacienda que remitan al Congreso el expediente que ha debido instruirse para acordar una trasferencia de crédito para la formacion de la estadística civil.=Contestacion del Sr. Ministro de Gracia y Justicia.=Rectifican repetidamente ambos señores.=ORDEN DEL DIA: dictámen referente al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados.=Se lee dicho dictámen y se abre discusion.=Discurso del Sr. Dominguez (D. Lorenzo), primero en contra.=Del Sr. Rosell, de la Comision.=Se suspenden el discurso y la discusion.=Sin ella se aprueban los siguientes dictámenes de la Comision de actas: proponiendo la aprobacion de las de Brihuega (Guadalajara) y Sueca (Valencia), y la admision respectivamente de los Sres. D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco y D. Rosario Camilleri y Claver.=Quedan proclamados dichos señores como Diputados por los referidos distritos.=Igualmente se aprueba sin discusion un dictámen incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera, anunciándose que pasaba á la Comision de correccion de estilo.=Asimismo se aprueban los siguientes dictámenes de Comision mixta: incluyendo en el plan general de carreteras la de Loeches á Chinchon; la de Ayerbe á Egea de los Caballeros; la del puente del Burgo al de la Barca; la de Tharsis al Rosal de la Frontera; las de Peñaranda á Grijuelo y de Montejo á San Bartolomé de Corneja, y concediendo prórroga para la terminacion de las obras del ferro-carril de Zafra á Huelva.=Se aprueba definitivamente, y pasa á la sancion de S. M., el proyecto de ley sobre vacaciones durante el curso del año en las escuelas públicas de todas clases y grados de la primera enseñanza.=Tambien se aprueban definitivamente, y pasan al Senado, los siguientes: disponiendo la formacion del censo general de la poblacion de España; concediendo un suplemento de crédito al presupuesto del Ministerio de la Guerra (material de ingenieros); declarando incluidas en el plan general de carreteras las de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar en el punto más conveniente con la de Villafolfo á Lagartos; prolongando hasta Bobadilla de Rioseco la carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander, y declarando de interés general de segundo órden el puerto de San Márcos de la villa de Icod (Canarias).=Quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes: incluyendo en el plan general de carreteras del Estado la de Alcañiz á Cantavieja, y estableciendo la forma de pago de los débitos al Tesoro público de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales.=Se leen por primera vez, y pasan á la Comision, dos enmiendas al dictámen sobre el proyecto de ley relativo al establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.=Orden del dia para mañana: eleccion de cuarto Vicepresidente; continuacion del debate sobre el establecimiento del Jurado; los dictámenes que acaban de leerse, y los demás asuntos pendientes.=Se levanta la sesion á las siete y media.

Se abrió á las tres y media, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Dióse cuenta, y el Congreso quedó enterado, de las dos siguientes comunicaciones:

«MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido expedir con esta fecha el siguiente Real decreto:

«Habiendo acordado el Congreso de los Diputados que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Alcañices, provincia de Zamora; vistos los artículos 76, 112 y 113 de la ley electoral de 28 de Diciembre de 1878, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en decretar lo siguiente:

El domingo 15 del próximo mes de Mayo se procederá á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Alcañices, provincia de Zamora.

Dado en Palacio á 19 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Gobernacion, Fernando de Leon y Castillo.»

De Real órden lo comunico á V. EE. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 19 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—Excmos. Señores: S. M. el Rey (Q. D. G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido expedir con esta fecha el siguiente Real decreto:

«Habiendo acordado el Congreso de los Diputados que se proceda á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Castrogeriz, provincia de Búrgos; vistos los artículos 76, 112 y 113 de la ley electoral de 28 de Diciembre de 1878, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en decretar lo siguiente:

El domingo 15 del próximo mes de Mayo se procederá á la eleccion parcial de un Diputado á Córtes en el distrito de Castrogeriz, provincia de Búrgos.

Dado en Palacio á 19 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Gobernacion, Fernando de Leon y Castillo.»

De Real órden lo digo á V. EE. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 19 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señores Diputados Secretarios del Congreso.»

Se mandó pasar á la Comision que entiende en el proyecto de ley sobre timbre del Estado una exposicion del Círculo de la Union mercantil é industrial de esta corte haciendo observaciones para que se tenga presente al discutirse dicho proyecto de ley.

Se mandó pasar á la Comision que entiende en el proyecto de ley dividiendo la contribucion de inmue-

bles, cultivo y ganadería en tres denominadas «contribucion sobre la propiedad rústica; contribucion sobre los edificios y solares, é impuesto especial sobre la ganadería,» una exposicion remitida por el señor gobernador de la provincia de la Coruña, de la Diputacion provincial de la misma, en solicitud de proteccion para la industria pecuaria de Galicia.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Cañellas tiene la palabra.

El Sr. **CAÑELLAS**: Hace pocos dias tuve la honra de dirigir un ruego cortés y cariñoso á mi respetable y queridísimo amigo el Sr. Ministro de Gracia y Justicia.

En justificacion del hecho que denuncié, puedo leer ahora el oficio del gobernador civil de Tarragona, en el cual se lee lo siguiente:

«Igualmente se servirá V. S. informar acerca de cuantos antecedentes concurran en el indicado proceso y que contengan méritos suficientes para formar expediente gubernativo de suspension de su cargo á este diputado, conforme dispone la vigente ley provincial.»

Con motivo de mi ruego, un periódico de Tarragona, cuyo inspirador ocupa un elevado puesto en la Presidencia del Consejo de Ministros y se halla en la actualidad recorriendo aquella provincia en pleno periodo electoral, ha publicado en el número del domingo el siguiente suelto:

«Estamos autorizados para declarar que el señor Cañellas ha faltado á la verdad al suponer que el dignísimo gobernador civil haya ejercido presion alguna sobre el juez de Vendrell.

El Sr. Lopez Puigcerver se ha limitado á cumplir las órdenes de la Superioridad.

Pero el Sr. Cañellas tiene un fatal destino.

El de hacer una plancha á cada paso.»

Pues bien, una de estas dos cosas: ó el periódico en cuestion ha sido autorizado por el gobernador civil, y en este caso el gobernador civil y el periódico han inferido una grave ofensa á un Diputado de la Nacion, ó el periódico no ha sido autorizado, y en este segundo caso, el periódico ha inferido, además de una grave ofensa á un Diputado de la Nacion, una calumnia al gobernador civil.

Me permito, pues, rogar al Gobierno de S. M. que se sirva excitar el celo del ministerio fiscal, para que sin pérdida de momento se proceda á lo que haya lugar respecto de este hecho.

Y ya que me hallo de pié, voy á dirigir un ruego á mi distinguido amigo el Sr. Ministro de la Gobernacion. Suplico al Sr. Ministro de la Gobernacion se sirva mandar traer á la Cámara los expedientes ó copias de los expedientes instruidos por el gobernador civil de Tarragona contra los alcaldes y Ayuntamientos de Cabra, Sarreal, Bisbal de Panadés y Falcet.

Como en esos expedientes aparecen indicios de verdadera criminalidad contra los concejales y los alcaldes, ruego tambien á S. S. que por el medio más expedito y breve se sirva enterarse de este asunto, y si efectivamente resultan contra esos alcaldes y Ayuntamientos los indicios de verdadera criminalidad que he dicho, no consienta que continúen en sus puestos y presidan las próximas elecciones municipales.

Al propio tiempo ruego á S. S. se sirva pedir al gobernador de la misma provincia, quien á su vez podrá reclamarlo del juez de primera instancia de Vendrell, y esto sí que es procedente, un testimonio del auto de la Audiencia de Barcelona, en virtud del cual se declaró que el diputado provincial conservador señor Alvarez, á pesar de estar procesado criminalmente, puede continuar en el ejercicio de la abogacía contra el parecer del acusador privado; y como este dato es de gran importancia, para que tanto el Consejo de Estado como S. S. puedan resolver con perfecto conocimiento de causa el expediente de suspension del Sr. Alvarez, espero que mi digno amigo el Sr. Ministro de la Gobernacion lo pedirá con urgencia y lo enviará al Consejo de Estado.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): No tengo inconveniente, sino que, por el contrario, pediré con mucho gusto al gobernador de Tarragona las noticias á que se ha referido S. S. á propósito de los alcaldes de cuatro pueblos del distrito de Vendrell. Por lo que se refiere á la suspension del diputado provincial Sr. Alvarez, tampoco tengo inconveniente ninguno en pedir á aquella autoridad el documento que desea S. S. y con mucho gusto enviaré al Consejo de Estado, donde se halla este expediente, los antecedentes de que me ha hablado el Sr. Cañellas.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Me acaban de informar de una pregunta que me ha dirigido el Sr. Cañellas. Yo desearia que S. S. se sirviera facilitarme un ejemplar del periódico á que ha aludido, á fin de enterarme del caso, y dar las órdenes convenientes al fiscal de S. M.

El Sr. **CAÑELLAS**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **CAÑELLAS**: Para dar gracias á los señores Ministros de la Gobernacion y de Gracia y Justicia, y manifestar al Sr. Alonso Martinez que no debe extrañar que no haya puesto en su conocimiento la pregunta, porque el dia que tuve la honra de hacerla, se encontraba S. S. en Barcelona, y así lo indiqué. Tendré mucho gusto en facilitar á S. S. los números de los periódicos de Tarragona en que se han inferido graves ofensas á un Diputado de la Nacion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Sr. Gutierrez de la Vega.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion á consecuencia de abusos graves cometidos en la provincia de Ciudad-Real, con ocasion de la rectificacion de listas electorales, y debo indicar á S. S., que al dirigirle este ruego, estoy completamente de acuerdo con el Sr. Pedregal, que estaba tambien encargado de exponer aquí esos mismos abusos.

En Alcolea de Calatrava, como én otros puntos, el Ayuntamiento incluyó y excluyó de las listas á cuantas personas tuvo por conveniente; recurrieron los interesados en alzada á la Comision provincial, y ésta asintió por completo al fallo del Ayuntamiento.

Como ambos fallos eran evidentemente ilegales, los interesados acudieron á la Audiencia de Albacete

dentro del término legal, y la Audiencia estimó justa y atendible la reclamacion de los vecinos de Alcolea de Calatrava.

Llegó el fallo de la Audiencia al Gobierno civil el 13 del mes corriente, y el gobernador, en vez de darle inmediato cumplimiento para que no llegara el dia 15 en que espiraba el plazo, y no pudiera adicionarse este acuerdo en el libro del censo electoral, pasó la sentencia á la Comision provincial el dia 14, y la Comision provincial resolvió este asunto, como si algo tuviera que resolver, el dia 16, es decir, al siguiente dia de espirar el plazo para la rectificacion de las listas electorales. Como el Sr. Ministro de la Gobernacion comprende, de predominar la conducta seguida por el gobernador y la Comision provincial, quedarian privados del derecho electoral varios vecinos del pueblo de Alcolea, y en cambio usarian de este derecho una porcion de vecinos que carecen de él, segun el fallo de la Audiencia. Se ha presentado un recurso en queja á S. S., y yo espero que lo estudie detenidamente, que vea si encuentra términos hábiles para impedir que este abuso subsista, y con la subsistencia del mismo se arrebaten sus derechos á los que les asisten, segun el fallo á que me he referido. Yo creo que basta el art. 20 de la ley electoral, en el cual se indica terminantemente que, si bien es cierto que el censo no puede ser alterado, en cambio pueden perder el derecho electoral hasta la víspera de la eleccion aquellos que han sido incapacitados: y entiendo que no puede haber mayor incapacidad que la determinada por el fallo de un Tribunal superior, en el cual se declaran los derechos de unos y se niegan á otros. Con una interpretacion recta de ese artículo en la parte que habla de omisiones y errores en el censo, entiendo que tiene el Sr. Ministro de la Gobernacion medios legales para impedir que el abuso subsista y se sancionen estos errores. De no hacerlo así, ya comprende S. S. que las elecciones que deberán tener lugar en Alcolea próximamente, serán nulas, por llevar un vicio de orígen; y para impedir que esto suceda y que hayan de venir elecciones dobles y se tenga que rectificar el censo *á posteriori*, yo le llamo la atencion sobre este hecho, y le ruego lo estudie detenidamente, á fin de que vea si encuentra términos hábiles de reparar el derecho lesionado de esos electores del pueblo de Alcolea.

Y hecho este ruego, nada tengo que decir á S. S. sobre la conducta del gobernador y de la Comision provincial; son personas con quienes tengo roto todo género de relaciones, y no quiero, por lo mismo, que puedan decir que abuso del cargo que tengo, como ellos abusan del que allí ejercen, en daño de mis intereses políticos.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): He estudiado el hecho denunciado por el señor Gutierrez de la Vega; se ha presentado en el Ministerio de la Gobernacion una reclamacion sobre él hace dos dias me parece, y como consecuencia de este estudio, yo tengo el gusto de decir al Sr. Gutierrez de la Vega que he coincidido con S. S. sobre la solucion que habia de dársele, y que he dirigido al gobernador de Ciudad-Real este telegrama:

«Sírvase V. S. disponer que, con arreglo al artículo 20 de la ley electoral (que ha citado S. S.), se subsane el error cometido, se haga constar por adicion en el libro del censo lo resultante en dicho fallo, sin perjuicio de exigir la responsabilidad que proceda, en virtud de la queja presentada, al que hubiese incurrido en ella.»

¿Está satisfecho el Sr. Gutierrez de la Vega de la solucion dada á este asunto?

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **GUTIERREZ DE LA VEGA**: Para dar las gracias más expresivas al Sr. Ministro de la Gobernacion, no solo porque ha hecho cumplida justicia, sino por haber coincidido en la misma solucion que yo proponia.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Prieto y Caules, declarando de interés general de segundo órden cuatro puertos de las islas Baleares (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 67, sesion del 14 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Prieto y Caules tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **PRIETO Y CAULES**: Señores Diputados, la proposicion que acaba de leerse no es de mi iniciativa, sino de la de todos los representantes de Baleares, como de interés comun y especialísimo para aquellas islas. Si mis queridos compañeros me han designado para formularla y apoyarla, no es ciertamente por mi competencia, sino en todo caso como honroso, aunque triste privilegio, de mi antigüedad en la representacion de aquella provincia.

Poquísimas palabras necesitaré dirigir á la Cámara para recomendar á su benevolencia esta proposicion, toda vez que constan detalladamente en el preámbulo los fundamentos de la misma.

Se trata de declarar de interés general de segundo órden cuatro puertos, á saber: los de Cabrera, Fornells, Porto-Petro y Pollensa; dos de ellos tienen verdadero carácter de puertos de refugio, el de Fornells y el de Cabrera; prepondera el interés de la importacion en el de Porto-Petro, y el de la exportacion en el de Pollensa, y en todos el de la pesca, prestando grandes servicios á esta industria y á la marinería.

Por otra parte, todos ellos han corrido ya á cargo del Estado antes de la ley de 7 de Mayo de 1880, y esta circunstancia bastaria por sí sola para dar á esta proposicion de ley un carácter de reparacion; pero además, en todas las islas es de sumo interés cuanto se refiere á la habilitacion de sus puertos; y en las Baleares constituye una justa compensacion de los sacrificios impuestos para los ferro-carriles peninsulares, sin haber pedido el menor auxilio para las líneas férreas propias.

Ruego, por tanto, á la Cámara se digne tomar en consideracion esta proposicion, de especialísimo interés para aquel archipiélago.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alonso Castrillo.

El Sr. **ALONSO CASTRILLO**: La he pedido para dirigir un ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion sobre cumplimiento de la circular de 18 de Abril, si no recuerdo mal, de 1883, relativa á la construccion de cementerios civiles; consecuencia que yo considero natural y lógica del art. 11 de nuestra Constitucion.

La circular de dicha fecha, dictada por el Sr. Gullon, entonces Ministro de la Gobernacion, disponia que en todas las capitales de provincia, en los pueblos que excedieran de cierto número de vecinos, y en las cabezas de partido judicial, se construyera un cementerio inmediato al católico, con entrada y servicio diferente, cercado de tapia, con objeto de inhumar en él honrosamente los restos de los que tuvieran la desgracia de morir fuera del gremio de la Iglesia católica, única y verdadera religion del Estado; tambien disponia aquella circular, con objeto de no esquilmar más la ya esquimalda hacienda municipal, que en dos presupuestos consecutivos se consignara la cantidad bastante para que los pueblos llevaran á cabo ese servicio, y estos dos presupuestos precisamente habian de ser los de 1884-85 y 1885-86. Estamos ya á punto de terminar el ejercicio de 1886-87, y resulta que para la mayoría de las poblaciones comprendidas en esa circular, la circular ha sido letra muerta; y yo ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion se digne, si considera justa, atinada, conveniente y acertada la circular, reclamar á los gobernadores de provincia los antecedentes bastantes para saber los pueblos que han cumplido y los que no han cumplido lo dispuesto en la circular; para con conocimiento exacto de los hechos, obligar, con toda energía á cumplirla á los que hasta ahora no lo han realizado.

Y no tengo más que decir.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): La circular á que se ha referido mi amigo el Sr. Alonso Castrillo, reproduccion de otra de 1872, no ha tenido, en efecto, lo reconozco con toda sinceridad, exacto cumplimiento; porque solamente se han construido cementerios en las condiciones exigidas por esa circular en número de cuatro ó seis, lo cual, como S. S. comprende, no es dar el cumplimiento debido á esa circular, ni responder siquiera á su pensamiento.

Yo prometo á S. S. ocuparme en este asunto, y procurar que sea cumplida la circular; porque creo que es necesario que tenga un completo y rápido cumplimiento.

El Sr. **ALONSO CASTRILLO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **ALONSO CASTRILLO**: Para dar las gracias al Sr. Ministro de la Gobernacion por su ofrecimiento de ocuparse en este importantísimo asunto.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Bugallal tiene la palabra.

El Sr. **BUGALLAL** (D. Gabino): Hace algunos dias tuve la honra de dirigir una excitacion al Sr. Ministro de la Gobernacion, á fin de que diera las órdenes necesarias para que el Ayuntamiento de Salvatierra pudiera constituirse de una vez.

El Sr. Presidente del Consejo de Ministros, por no hallarse S. S. aquí aquel dia, me contestó diciendo que no era culpa del Sr. Ministro, en lo cual estuve conforme, y así lo habia reconocido, ni era culpa del gobernador, en lo cual ya no estuve conforme con el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, el que el Ayuntamiento citado no se hubiera constituido aún, pero que se darian las órdenes oportunas para que inmediatamente se constituyera.

Deseo saber si, en efecto, se ha trasmitido esta excitacion mia al Sr. Ministro de la Gobernacion, y qué órdenes ha dado.

La situacion del Ayuntamiento de Salvatierra, como S. S. recordará, es la siguiente: anulado el nombramiento de varios concejales interinos, porque no tenian capacidad para ser nombrados por no haber sido antes concejales, como S. S. y el mismo señor gobernador y la ley antes han reconocido, el gobernador nombró otros concejales interinos con capacidad para serlo. Pero se da el caso de que nunca se reune número bastante de concejales para constituir el Ayuntamiento, porque el gobernador entiende que para constituirse y elegir alcalde y teniente alcalde, es necesaria la votacion de la mayoría absoluta de los concejales que componen la Corporacion, y esa mayoría absoluta no llega á reunirse, porque ni el gobernador ni el teniente alcalde que está ejerciendo de presidente, tienen gran afan porque los nuevos concejales elijan las personas que deben ocupar los cargos de alcalde y tenientes de alcalde.

Renuevo, pues, mi ruego al Sr. Ministro de la Gobernacion para que dé las órdenes oportunas al gobernador á fin de que cese esa situacion anómala en que se halla el Ayuntamiento citado, y para que cite con la anticipacion conveniente á todos los concejales, y si es preciso les amoneste y hasta les prive del cargo si no quieren asistir; pues esto no puede continuar así; y si no se reune el Ayuntamiento para elegir alcalde y teniente alcalde es preciso que el gobernador nombre otros concejales en sustitucion de los que no asistan á las sesiones, porque de otra manera se dará lugar, que es de lo que se trata, á que presidan las elecciones municipales próximas autoridades ilegítimas por haber sido designadas por concejales incapaces.

Espero, pues, que el Sr. Ministro se servirá dar las órdenes oportunas á fin de que, bajo ningun pretexto puedan presidir las elecciones próximas estas autoridades.

Tambien tengo que dirigir á S. S. una nueva excitacion. El Ayuntamiento de Puenteareas, interino tambien, está suspenso judicialmente. En vista de esto, el goberhador ha nombrado una nueva Corporacion interina, pero para formarla no ha elegido á personas que hayan desempeñado ese cargo por virtud de las últimas elecciones, sino á personas que lo han sido en virtud de otras anteriores. Aparte de esto, el gobernador ha hecho otra cosa más grave, pues ha nombrado interinamente para formar parte del Ayuntamiento de Puenteareas 17 individuos, debiendo ser 20; de estos 17, seis han fallecido hace bastantes años, y tres están incapacitados para ser concejales, pues uno es ordenanza de correos, otro maestro interino y otro depositario del Ayuntamiento. De manera que

nunca se va á dar el caso de que aquel Ayuntamiento se constituya porque nunca se dará el caso de que acudan la mitad más uno.

Deseo, pues, que S. S. dé órdenes terminantes para que las próximas elecciones municipales no sean dirigidas por esas dos Corporaciones, incapacitada la una y procesada la otra.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Yo sentí mucho no estar en el Congreso el dia en que S. S. dirigió una excitacion al Gobierno á propósito de lo que ocurre con el Ayuntamiento de Salvatierra. Su señoría tuvo la atencion de dirigirme una carta anunciándome la pregunta que pensaba hacerme; yo asistí á las sesiones de esta Cámara durante ocho ó diez dias; pero S. S., sin duda por sus ocupaciones, no concurrió á las sesiones; despues comenzó en el Senado la discusion sobre la ley de asociaciones, y yo me creí en la obligacion de asistir á aquel alto Cuerpo para tomar parte en su discusion.

El Sr. Bugallal, en uso de su derecho, estando yo ausente, dirigió un ruego al Sr. Presidente del Consejo de Ministros; el Sr. Presidente del Consejo de Ministros ofreció á S. S. hacer todo lo que pudiera hacerse para que sus deseos quedaran satisfechos; me comunicó la excitacion de S. S., y yo dirigí un telegrama al gobernador de Pontevedra preguntándole qué habia á propósito del Ayuntamiento de Salvatierra; y si no recuerdo mal (no me atrevo á asegurarlo, si hubiera sabido que hoy me iba S. S. á dirigir la pregunta hubiera recogido más antecedentes) el gobernador de Pontevedra me dice que el Ayuntamiento está constituido. (*El Sr. Bugallal hace signos negativos.*) Es posible que no. De cualquier manera, yo veré lo que exista en el Ministerio de la Gobernacion sobre el particular; me enteraré de nuevo del telegrama del gobernador de Pontevedra; y si despues de esto S. S. no queda satisfecho, pediré nuevas explicaciones sobre el particular á aquella autoridad.

Ha hablado tambien el Sr. Bugallal del Ayuntamiento de Puenteareas. En el Ministerio de la Gobernacion no existe el expediente de suspension de ese Ayuntamiento, ni yo tengo noticia, ni tengo para qué tenerla de lo que ocurre con ese Ayuntamiento, puesto que ha sido entregado á los tribunales de justicia. Pero dice S. S. que es extraño que aquel gobernador nombre concejales interinos á indivíduos de los Ayuntamientos anteriores, pero que no son precisamente del último Ayuntamiento. Yo debo llamar la atencion de S. S. sobre este particular, porque la ley no impone á los gobernadores la obligacion de llamar precisamente á los del último Ayuntamiento; la ley dice de Ayuntamientos anteriores. Así y todo, yo ignoro, porque no tengo obligacion de saberlo, lo que ocurre con el Ayuntamiento de Puenteareas entregado á los tribunales de justicia. Si S. S. quiere que yo le diga todo lo que allí ocurre, pondré un telegrama al gobernador de Pontevedra pidiéndole explicaciones sobre el particular, y cuando las tenga, no tendré inconveniente, sino por el contrario mucho gusto, en ponerlas en conocimiento de S. S.

El Sr. **BUGALLAL**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **BUGALLAL**: En primer lugar, debo exculparme, porque parece que ha habido una culpa que el Sr. Ministro de la Gobernacion supone he cometido, por haber hecho la pregunta con mucha posterioridad al dia en que se la anuncié al Sr. Ministro. En efecto, retrasé el hacerla porque creí que no era urgente; pero las circunstancias de la localidad me convencieron despues de que era necesario resolver con urgencia el conflicto, y vine á excitar el celo de S. S. á pesar de que S. S. no estaba aquí; pero no extrañándome su ausencia porque me constaba que S. S. estaba ocupado en la otra Cámara, me dirigí al Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

En cuanto al Ayuntamiento de Salvatierra, es posible que el gobernador diga que ese Ayuntamiento está constituido, porque está constituido á medias; es decir, que se reunieron los concejales nombrados y se les dió posesion, pero no nombraron alcalde, tenientes de alcalde y regidor síndico, y desde entonces sucede que siempre que se reunen, no hay número suficiente para nombrar los que han de desempeñar esos cargos, y de aquí el que sigan funcionando los elegidos por una Corporacion incapacitada. De manera que está constituida la Corporacion, pero no con los alcaldes, tenientes de alcalde y regidor síndico, que esa Corporacion debe nombrar.

Creo, pues, que para contestar á mi pregunta, S. S. no tiene necesidad de pedir nuevos datos, y que debe limitarse á decir al gobernador de la provincia que exija á la Corporacion municipal de que se trata, que nombre alcalde, tenientes de alcalde y regidor síndico, y que no consienta que llegue el dia de las elecciones municipales y sean presididas éstas por unas autoridades elegidas por un Ayuntamiento incapacitado.

En cuanto á las personas designadas para sustituir á las que desempeñaban los cargos concejiles, ya sé que la ley no exige terminantemente que sean las que hayan constituido el Ayuntamiento anterior al que ha sido suspenso; pero el hecho de buscarse las personas que poco antes han sido concejales, justifica el que se designe á las que lo han sido últimamente, con preferencia á las que lo han sido antes. Sin embargo, el fondo de la cuestion es que han sido nombrados concejales indivíduos que fallecieron hace tiempo, y otros que desempeñan puestos incompatibles con el de concejal, con lo que parece que se quiere que no pueda constituirse legalmente la Corporacion municipal, y que las próximas elecciones sean presididas por quienes legítimamente no pueden presidirlas, y esto es lo que deseo que S. S. evite á todo trance.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GOBERNACION** (Leon y Castillo): He oido al Sr. Bugallal, y S. S. comprenderá que necesito oir tambien al gobernador de Pontevedra. Despues que le oiga resolveré este asunto, si es posible, de manera que satisfaga los deseos de S. S.

El Sr. **BUGALLAL**: Faltan solo diez dias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se va á dar cuenta de una proposicion de ley.»

Leida la del Sr. Villalba Hervás, adicionando el art. 573 de la de enjuiciamiento criminal (*Véase el*

Apéndice décimosexto *al* Diario *núm. 48, sesion del 17 de Marzo último*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Villalba Hervás tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. **VILLALBA HERVÁS**: Señores Diputados, consignadas, siquiera sea brevísimamente, en el preámbulo de esa proposicion de ley las razones en que se apoya, yo no necesito molestar mucho la atencion de la Cámara al cumplir este trámite reglamentario. Solo he de decir que mi objeto es poner en armonía el criterio que informa el art. 153 de la ley de Enjuiciamiento criminal, y cuyo verdadero sentido acaba de fijar de una manera digna de todo elogio el Tribunal Supremo de Justicia, con aquellas otras disposiciones que regulan el recurso de casacion, á fin de que no se dé la siguiente gravísima anomalía que hoy puede presentarse: á saber, que un indivíduo condenado á muerte en juicio oral por una Audiencia de lo criminal, en virtud de la indispensable unanimidad de votos que para el caso se requiere, y que no lo hubiera sido faltando un solo voto, pudiera ser perder la vida por denegatoria, declarada por mayoría, del recurso de casacion que, como sabeis, se entiende en casos tales admitido por ministerio de la ley; resultando, por tanto, más eficaz para libertar á un hombre de la última pena la discrepancia de un solo magistrado de Audiencia de lo criminal que la diferencia de apreciacion de uno, dos ó tres magistrados del Tribunal Supremo de Justicia.

A esto se encamina, pues, la proposicion que he tenido la honra de presentar. Ruego á la Cámara que se sirva tomarla en consideracion, y al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que tenga la bondad de aconsejárselo así, en bien de la justicia y en bien, en esta parte, de su magnífica obra, la ley de enjuiciamiento criminal, que en medio de todos los progresos, grandes é indudables, que ha traido á la administracion de justicia, no puede carecer como ninguna otra obra humana, de estas pequeñas deficiencias, que solo la práctica y la repeticion de los hechos han podido poner de manifiesto, y que el legislador está llamado á corregir desde que, como aquí, se demuestra palmariamente su existencia.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Es regla mia de conducta, no desechar *prima facie* ninguna proposicion de ley de las que como ésta no se inspiran en un interés político ó de partido, sino en el deseo de mejorar la legislacion del país; por consiguiente, sin que la toma en consideracion prejuzgue nada acerca del resultado definitivo de la proposicion, yo deseo que una Comision del Congreso la estudie detenidamente y que dé dictámen sobre ella. Uno, pues, mi ruego al del Sr. Villalba Hervás para que los Sres. Diputados se sirvan tomarla en consideracion.»

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): La proposicion de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Canido tiene la palabra.

El Sr. **CANIDO**: Suplico al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que se sirva remitir al Congreso una relacion de los indivíduos de la carrera judicial y fiscal á quienes S. S. haya dado comision especial del servicio desde que dirige el departamento de Gracia y Justicia, expresando en la relacion el objeto de la comision conferida, personas á quienes se le haya conferido, fecha del nombramiento, fecha en que empezaron á desempeñarla, fecha en que terminó la comision, y lista de los indivíduos que en el dia estén todavía desempeñando comision.

Otro ruego tengo que dirigir á S. S. y al Sr. Ministro de Hacienda. Me ha llamado la atencion una trasferencia de crédito que S. S. ha hecho del capítulo de indemnizaciones á testigos á la formacion de la estadística en materia civil. Esta trasferencia me ha parecido á mí muy grave. Calcular lo que se invertiria en indemnizaciones á testigos en el segundo semestre por lo que se haya invertido en el primer semestre, sería siempre aventurado; pero en este caso la hipótesis es todavía mucho más expuesta á error si se tiene en cuenta que los testigos se van enterando de que tienen derecho á la indemnizacion, y estas aumentan de dia en dia de una manera extraordinaria. Por otra parte, tengo entendido que el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, resolviendo consultas de algunas Audiencias, ha resuelto que del mismo capítulo se pague á los peritos que informan, y aun á los testigos, y de esto ya no tengo completa seguridad, que hayan declarado en el sumario.

En este sentido, entiendo que esa trasferencia es bastante grave; y aparte de esto, tengo entendido que tampoco ha tenido aplicacion rigurosa al objeto para que ha sido decretada. Pero en fin, no quiero anticipar juicio sobre esto, y para hacerlo con completo conocimiento, ruego al Sr. Ministro de Gracia y Justicia y al de Hacienda que remitan al Congreso los expedientes que por sus respectivos departamentos se han debido formar para acordar la trasferencia de crédito.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Unicamente para manifestar que será complacido el Sr. Canido, y que serán remitidos al Congreso los expedientes y las relaciones que S. S. desea. Entre tanto anticipo que estoy perfectamente tranquilo porque estoy seguro de no haber hecho nada que no sea regular, correcto y en bien del servicio.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CANIDO**: Doy las gracias al Sr. Ministro de Gracia y Justicia por el ofrecimiento que se sirve hacerme.

Ahora, con la vénia del Sr. Presidente, voy á dirigir al Sr. Ministro de Gracia y Justicia una pregunta que creo no es de las que necesitan ser anunciadas anticipadamente. ¿Quiere decirme S. S. cuándo ha presentado el Gobierno en el Congreso el correspondiente proyecto de ley para aprobar esa trasferencia de crédito?

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de **GRACIA Y JUSTICIA** (Alonso Martinez): En primer lugar, no estoy por el sistema de contestar de improviso á preguntas que no están anunciadas, porque la formalidad misma á que obliga el cargo y el respeto debido á la Representacion nacional me impiden contestar, no teniendo seguridad completa de los hechos, exponiéndome á incurrir en equivocacion.

Por lo demás, esa trasferencia se hizo estando cerradas las Córtes y observándose todos los trámites establecidos por la ley. Es una de las cosas de que me envanezco más, porque considero una vergüenza para el país que no haya estadística civil; y para que la haya, y para desenvolver y mejorar la estadística criminal, acordé esa trasferencia, cumpliendo todos los trámites de la ley, por lo cual estoy completamente tranquilo respecto de la pregunta del Sr. Canido.

El Sr. **CANIDO**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **CANIDO**: Mi pregunta podia tener contestacion inmediata, porque lo único que he preguntado á S. S. era si recordaba que el Gobierno hubiera presentado al Congreso el proyecto de ley aprobando esa trasferencia. Me parece que no es de las preguntas que necesitan ser anunciadas préviamente.

Me ha llamado la atencion que S. S. haya aprovechado un interregno parlamentario tan breve como el de las Pascuas para hacer esa trasferencia de crédito, porque entiendo que la cosa no tenía tanta urgencia. No quiero creer que S. S. haya querido hacerla á espaldas del Parlamento.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen relativo al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 42, sesion de 10 de Marzo último*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad del dictámen.

El Sr. D. Lorenzo Dominguez tiene la palabra, primero en contra.

El Sr. **DOMINGUEZ** (D. Lorenzo): Yo no lo creo, Sres. Diputados; pero hay quien pretende que es nota saliente de nuestro carácter desatender lo necesario por lo vano y supérfluo, descuidar lo útil y provechoso por lo incierto y ocasionado á peligros y daños, y perseguir lo irrealizable y quimérico, desatendiendo lo fácil y práctico, aunque sea á todas luces conveniente. Los que profesan tal opinion tienen de hoy más un nuevo argumento, y muy poderoso, en qué apoyarla, con el proyecto que voy á combatir, y que parece justamente inspirado en ese pretendido defecto de nuestro carácter á que se atribuyen muchas de las debilidades y flaquezas de nuestra vida nacional.

Para probar esta afirmacion de un modo más claro, permitidme un símil, Sres. Diputados. Figuráos una máquina, algunas de cuyas piezas son de un metal blando y fácil al desgaste, en vez de duro acero; en que los ejes no están bien centrados, los engranajes no ajustan bien, ni los muelles tienen la fuerza impulsiva necesaria para comunicar el movimiento, y que por consecuencia de estos defectos, notorios al ménos inteligente en mecánica, la máquina no funciona bien ni cumple su objeto; y que el ingeniero llamado á componerla, en vez de atender á la correccion de estos defectos, los descuida, los abandona y se empeña en añadir una nueva rueda, que ha de complicar necesariamente y hacer más difícil el movimiento, creyendo con esta adicion enmendar todos los defectos. Pues esa rueda sería, ni más ni ménos, el Jurado aplicado á nuestra administracion de justicia.

¿Quién duda que nuestra administracion de justicia necesita reformas, reformas en todos sus ramos, y reformas principalmente que vigoricen resortes no tan bien templados y firmes como fuera menester? Y contrayéndonos á la justicia criminal, puesto que á ella, y á una parte de ella exclusivamente se refiere el proyecto que combato, ¿quién puede negar que se encuentra en una inferioridad vergonzosa y que constituye una ignominia para España, comparada con la justicia criminal de los demás países? Hay una diferencia entre la justicia criminal de España y la de otras Naciones, infinitamente mayor que las diferencias que existen en la justicia civil; ya podríamos darnos por contentos con que nuestra justicia criminal se encontrara á la altura que se encuentra nuestra justicia civil con respecto á la de otros pueblos.

Refiriéndonos, pues, á esta justicia criminal, ¿no convienen hoy, por ejemplo, todos los que por su profesion, ó por sus aficiones, y tambien por la triste necesidad, atienden á los asuntos de nuestros tribunales, en que la instruccion de los sumarios es por demás deficiente y defectuosa, ya por el natural trastorno que ha producido en cosas y personas el nuevo procedimiento, ya por otras causas?

Algo de esto debe pensar tambien el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, puesto que no hace mucho pensaba en restablecer los antiguos promotores fiscales, idea de que sin duda debieron hacerle desistir sus nuevos amigos, los partidarios del principio acusatorio, que repugna esta institucion del ministerio público. Pero ello es que hay que hacer algo, y con urgencia, para imprimir á la instruccion de los procesos la energía, la rapidez y la diligencia que son indispensables para la averiguacion de los delitos y el descubrimiento de sus autores.

Pues, ¿y la policía judicial, de que apenas tenemos sombra, tan indispensable para aquellos fines del sumario y del juicio, y que tan adelantada está en otros países?

¿Qué más prueba quereis, Sres. Diputados, de nuestra falta absoluta de medios para averiguar los delitos y descubrir á sus perpetradores, que el reciente secuestro de Lora? Acabo de llegar de Andalucía, y no podria pintaros, ciertamente, la impresion vivísima que produjo allí aquel suceso, y la preocupacion más honda todavía, que en aquellas comarcas mantiene el saber que no se descubre á sus autores, y que todo hace temer la impunidad de aquel atentado que no tiene igual ni semejante en la larga série de hechos de la misma especie que, para vergüenza nuestra, y por nuestra desgracia, manchan y afean nuestra vida actual. Ni en aquellos infelices tiempos en que el patriarca de la democracia española, gran partidario de esta institucion del Jurado, por la frecuencia de los crímenes de esta especie, ordenaba que se juzgase á sus perpetradores de aquella manera rápida y sumaria tan poco compatible con la institucion del Jurado, que todos recordais sin duda, se verificó un hecho de las circunstancias del que escandaliza hoy á Andalucía y á España entera.

Es el secuestro un delito de los más difíciles. Necesita para llevarse á cabo, además de los medios de un robo con violencia, hombres audaces y de condiciones no comunes entre los de su ralea; ocasion propicia, muy difícil de encontrar; caballos veloces y resistentes para poder atravesar en pocas horas largas distancias; conocimiento del terreno palmo á palmo, para poder atravesar á escape y en las sombras de la noche lugares ásperos y fragosos; sitio oculto y seguro donde encerrar á la víctima; multitud de auxiliares, de espías y de cómplices, fieles y nada torpes, y sobre todo esto, el tiempo largo, las comunicaciones difíciles y peligrosas con la familia, y las transacciones y comprometidos arreglos con los parientes del secuestrado. Y el fruto infame de tan viles y complicados trabajos puede perderse por la más ligera torpeza, por el menor descuido, ó por un momento de acierto en la autoridad, que está sobre la pista desde que el hecho es conocido.

Ninguna de esas condiciones se ha realizado en el caso presente. Dos hombres, al parecer toscos, á pié, en sitio abierto y despejado, á las tres de la tarde y en las inmediaciones de una poblacion importante, han tenido en su bolsillo á las pocas horas de realizar el golpe, sin necesidad de retirarse del sitio donde secuestraron al Sr. Galludo, una suma importante que equivale á la fortuna de una familia acomodada.

Natural es, por consiguiente, que la preocupacion sea grande, y más aún que por el hecho mismo, por el escándalo de que, despues de dos semanas, no se tiene ni el menor rastro de los delincuentes, y va creyéndose en aquella provincia que no se encontrarán, y que el delito quedará impune. Tan malas trazas se dan el Gobierno y sus agentes para satisfacer á los intereses de la justicia y al clamor universal de las gentes honradas.

No tan solo causa esta preocupacion la respetabilidad del Sr. Galludo y de su familia, y la estimacion que todos cuantos los conocen les profesan, y allí los conoce todo el mundo; hay algo mucho más grave, porque esta es una revelacion completa de la absoluta falta de gobierno y de autoridad, y de la situacion que atravesamos: la seguridad personal á merced del foragido, el hombre de bien viviendo de la gracia del malvado.

Así es que este suceso ha repercutido hasta en la feria de Sevilla; y la animacion, los placeres y las alegrías de aquella fiesta sin rival en el mundo, se han visto este año amargados con las incertidumbres y recelos de que se repitan en breve hechos semejantes, y por la ignominia de que estas vergüenzas salgan á relucir delante de multitud de extranjeros que acuden á aquella ciudad en estos dias, y que dudarán si se encuentran más acá ó más allá del Estrecho.

El buen labrador andaluz y el honrado ganadero, que luchan con toda clase de obstáculos y dificultades por sostener el único venero de riqueza de este país, en aquellos campos, donde no llega nunca la mano del Gobierno sino para recoger el impuesto, se presentaban en el real de la feria recelosos, tristes, con la frente nublada, sospechando que el secuestrador ó sus espías anduviesen al atisbo entre la muchedumbre, contando las monedas y los billetes que recibian por la venta de sus piaras, y temiendo que se les exigiesen á la vuelta á su pueblo como rescate de su vida, entre malos tratos y violencias de toda especie.

Poner á discusion en estos momentos, Sres. Diputados, cuando se encuentra el país bajo estas impresiones, un proyecto de ley para establecer una institucion, que es la impunidad de los delitos en aquellas mismas Naciones donde son acabados y perfectos todos los demás medios para reprimirlos, no puede ocurrir más que al Gobierno del Sr. Sagasta en una de sus más intempestivas inoportunidades. Poner á discusion el Jurado en los mismos dias en que se discute sobre si los escapados de las cárceles son 90 ó 900; en que se leen las estadísticas de la Direccion de seguridad, de las cuales resulta esa enormidad de criminales que no se encuentran; cuando hay periódico sério que supone que existen en Madrid, y que andan por esas calles uno ó varios asesinos que matan exclusivamente por amor al arte, y de los cuales no se tiene más noticia que las 10 ó 12 víctimas que han hecho en poco tiempo; poner á discusion ese proyecto á la semana del secuestro de Lora, cuyos autores no se encuentran ni se conocen, es realmente la broma más pesada que puede dar al país el Gobierno del Sr. Sagasta; y cuidado que las usa fuertes.

Pero, despues de esta rápida ojeada sobre los ningunos medios que aquí tenemos para descubrir á los delincuentes y para capturarlos, permitidme otra más rápida todavía sobre la manera con que se juzga á los que tienen la torpeza de dejarse coger.

¿Cree el Sr. Ministro de Gracia y Justicia que el principio acusatorio introducido en nuestro procedimiento funciona ya tan perfectamente, y satisface de una manera tan cumplida á la necesidad suprema de restablecer el derecho y la normalidad social violados por el delito, que no hay nada que reformar en él? ¿El juicio oral, de que hemos empezado á hacer el ensayo, no necesita de un estudio profundo y maduro para corregir los muchos defectos que la experiencia en él descubre? La organizacion de esas Audiencias de lo criminal que creó S. S., ¿es ya tan perfecta y están tan bien repartidas en toda la Península, que no se necesite ya rectificacion de ninguna clase en su organizacion ni distribucion? Ahí están las estadísticas oficiales que dicen todo lo contrario. ¿Y esas Salas de lo criminal y esas Fiscalías, son modelos de trabajo asíduo y constante, de suerte que los negocios no sufren en ellas otro retraso que el absolutamente preciso para cumplir los trámites procesales? Ahí están las estadísticas tambien que lo niegan. La estadística de 1885, que es la última que se ha publicado, arroja un total de causas por despachar de cerca de la mitad de las que ingresaron en el año, y de 7 á 8.000 más de las que quedaron sin despachar el año 84. Sobre todas estas cosas habria para hablar tanto, que se podrian escribir tomos en fólio y muchos; pero no he de hablar más de ello, porque habiendo de tomar parte en esta discusion mi amigo y correligionario el señor Isasa, dejo estos puntos á la gran competencia de S. S., si á bien tiene tratarlos, puntos todos importantísimos y estrechamente relacionados con el proyecto que se discute. El Sr. Isasa, con su gran competencia, con la alta autoridad que le dan su propia persona y el cargo elevadísimo que recientemente desempeñó, podrá haceros, si quiere (yo le invito á ello, y por mi parte le ruego que lo haga, pues muy conveniente sería), podrá haceros, si quiere, la historia de nuestros tribunales en la actualidad, y de ella se deducirá de una manera clara y terminante que lo que más importa aquí es atender á la reforma que esos

mismos tribunales exigen, y no introducir nuevas dificultades, como ha de traer necesariamente el planteamiento del Jurado.

Y aun todavía, señores, si de la instruccion de los procesos, y del juicio mismo, y de las sentencias, pasamos al cumplimiento de esas sentencias mismas que en este país podria llamarse incumplimiento, el asombro crece, y el ánimo se angustia, y los colores de la vergüenza suben al rostro; porque, en este punto, todo, absolutamente todo, está por hacer en España, y lo poco que existe, hay que destruirlo para fundarlo de nuevo, desde esa ley para el ejercicio de la gracia de indulto, que permite que todos los dias aparezcan en la *Gaceta* declaraciones de injusticia contra las sentencias de los tribunales, que no otra cosa significan esos decretos, hasta esos otros indultos que se dan sin ley alguna, por el capricho del primer cacique de campanario ó del último alcalde de monterilla, los cuales, dejando baldías las sentencias, mantienen en las cárceles de los pueblos, en sus propias casas, y en libertad las más veces, con pretexto de enfermedad ú otro cualquiera, que nunca faltan aquí para burlar las leyes, á los criminales condenados por delitos más graves.

Y cuando estos defectos y estas faltas y estos abusos son tan notorios y conocidos de todo el mundo, como son tambien conocidos sus remedios, en vez de aplicarlos con mano firme y segura, en vez de intentarlo siuiera, se olvida ó desconoce esta necesidad, se prescinde de su urgencia imperiosa, y se responde á ellas con esa ley de Jurado, que vendrá á aumentar todos los defectos y todos los abusos existentes, impidiendo quizá para siempre su remedio.

Como última prueba, que no quiero detenerme más en este punto, como última prueba de la impunidad en que quedan los delitos en España en la actualidad; impunidad no bastante estudiada ni bastante conocida, voy á manifestar lo que arrojan los datos oficiales tomados de la estadística oficial del Ministerio del año de 1885 y de la Memoria del fiscal del Tribunal Supremo, Sr. Colmeiro, referente á ese mismo año. De las cifras de esos dos documentos oficiales resulta que en una mitad, cuando ménos en una mitad de las causas que se sustancian en las Audiencias, en las cuales hay necesariamente un delito probado, quedan completamente impunes los delitos á que se refieren; añadid á esto los indultos; añadid aún los presos y los penados que se escapan de las cárceles; añadid todavía los que no cumplen condena porque se quedan en los pueblos, y sobre todo, añadid los muchísimos delitos que no están comprendidos en la estadística, porque no se ha formado diligencia alguna sobre ellos, ó porque las primeras diligencias que se han incoado en las alcaldías ó en los Juzgados municipales, se han ahogado antes de pasar á los Juzgados de instruccion, por las influencias, por los empeños y por los favores, y calculad por ahí el cuadro horrible de impunidad que presenta este país, y así os explicareis perfectamente el aumento de la criminalidad, creciente en proporcion aterradora.

Pero al ir discurriendo por modo breve y sumario sobre la inferioridad de nuestra justicia comparada con la de los demás países, me sale al paso naturalmente uno de los argumentos de que más se usa y aun se abusa por los partidarios del Jurado, y que temo no ha de tardar en presentarse exornado con todo el aparato teatral y declamatorio que su índole requiere. Voy á hacerme cargo de él ligeramente para quedar desembarazado de este punto en el resto de mi razonamiento.

Ya habreis comprendido que me refiero á la pretendida necesidad de establecer el Jurado en España, porque existe en los demás países cultos; hay que añadir este adjetivo necesariamente. ¡Cómo carecer aquí de una institucion que tienen todos los países de Europa, y aun de América! ¡Solo Turquía y España son los países que no tienen Jurado! Desde que el señor Olózaga en las Córtes de 1869 dió esta forma á tal argumento, aparece constantemente estereotipado en todas las discusiones que sobre el Jurado han tenido lugar despues. Yo me figuro, y espero, que no se ha de hablar ya de Turquía, desde que recientemente ha descubierto uno de nuestros juradistas más ilustrados que tambien en Turquía hay Jurado, descubrimiento peregrino por cierto; pero de todas suertes, el argumento me temo que venga, y cuenta que lo temo, solamente por razones de gusto, que no de otra especie. Si se hiciera, ya probaremos aquí que hay países en Europa, muy cultos, regidos por instituciones muy liberales, y que una administracion de justicia mucho más perfecta que otros países que tienen Jurado, en los cuales esa institucion no existe y ha sido rechazada cuando algun Gobierno ó algun individuo de las Cámaras ha propuesto que se estableciera. En cambio, hay Jurado en Turquía, segun se dice, lo hay en Rusia tambien, y los defensores de la institucion han descubierto además que existe en la isla de Ceilan y hasta en las islas de Sandwich. Los juradistas españoles, al formular este argumento, por estirarlo demasiado, acaban por romperlo, quitándole toda su fuerza, que consiste en suponer que el Jurado es una institucion propia de los países cultos, y que solo carecen de ella los que viven en extremo atraso.

Pero aun concediendo que la base de este argumento sea exacta, aun suponiendo que todos los países cultos tengan Jurado, ¿sería este un motivo sério para exigir que se estableciera en España, aquí donde no solo carecemos de todos los adelantos y perfecciones en materia de justicia criminal que tienen esos otros países que como ejemplo se invocan, sino que no tenemos lo puramente indispensable para la represion de los delitos?

Y es evidente que por muchas que sean las excelencias que al Jurado se atribuyen, no ha de traernos ninguna de esas perfecciones que en los puntos antes indicados nos faltan. ¿De qué serviria, por ejemplo, que el Jurado viniera aquí á dictar veredictos justos y sabios, lo cual niego, si las sentencias que recayesen sobre esos veredictos no habian de cumplirse por falta de penitenciarías y de todo lo demás necesario para su cumplimiento, y muy principalmente por nuestras malísimas costumbres y deplorables abusos?

Todos los dias leemos en los periódicos frecuentes evasiones de presos y penados de nuestras cárceles y presidios, lo cual prueba, no solo las malas condiciones de los locales donde se guarda á los criminales, sino tambien que carecemos de un personal á propósito para su custodia, porque no es posible explicarse esas evasiones sin una connivencia de los que están encargados de la custodia de los penados. Pues esto no sucede en ninguna parte, y es algo más vergonzoso que no tener Jurado. De seguro que los Sres. Diputados no leerán en los periódicos de esos países que como ejemplo se citan, nada parecido.

Testigos podrian ser de mayor excepcion en este pleito aquellos famosos sargentos fugados de las prisiones militares de San Francisco, si no pareciera que se habian evaporado por arte mágica sin dejar el menor rastro de su evasion.

Y á la verdad, que no comprendo este empeño de los criminales en fugarse, porque muchas veces les va mejor cumpliendo sus condenas, que en la vida de azares y peligros que los llevó á aquella situacion. Díganlo si no el brigadier Villacampa y consortes, cambiando la pena capital de sus sentencias por un viaje de placer en magnífico buque del Estado, en el cual surcaban las aguas tibias y apacibles del golfo de las Damas, mientras nosotros sufríamos aquí las ásperas crudezas del invierno de Castilla.

Pero, ¡ah! que no sucede lo mismo con todos aquellos á los cuales debiera herir por igual la espada de la justicia, y al paso que para algunos la pena se convierte en verdadero beneficio, cae sobre otros con el rigor inexorable de una crueldad inhumana.

Esperen, pues, los señores partidarios del Jurado que hacen este argumento de que existe en los países cultos, esperen á que tengamos nosotros en materia criminal algo siquiera de lo mucho bueno que esos países tienen; esperen á que tengamos un sentido práctico y un respeto á la ley cual los ingleses, y unos magistrados como los presidentes del Jurado inglés; esperen siquiera á que tengamos unos jueces de instruccion y unos medios de ayudarles como los que existian en Francia, que ya no los tienen tan perfectos, porque la República lo va desorganizando allí todo; esperen á que tengamos una ciencia penal y unos escritores de derecho criminal como los que existen en Italia, país que tambien tiene Jurado, ó unas penitenciarías modelo, como las de Suecia que no lo tiene ni lo quiere tener, ó un Código penal como el de Hungría, donde no lo hay tampoco, ni en Dinamarca, ni en Noruega, ni otros países; y una justicia tan perfecta en todos sus ramos y tan exactamente aplicada como en Holanda, que no ha tenido nunca Jurado y lo rechaza; esperen á que tengamos alguna de esas cosas siquiera, y entonces podrán plantear aquí la cuestion, valiéndose de argumento semejante. Mientras tanto, querer traer aquí el Jurado, para los que lo consideran una institucion excelente, que no para nosotros, que la consideramos muy mala, equivale á querer adornar con una corbata de finísimos encajes á un hombre que se encuentra desnudo y descalzo en el mes de Enero sobre un pico del Guadarrama.

Pero todo esto lo conocen los señores defensores del Jurado; no puede ocultárseles; esto lo conoce, sobre todo, el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, Ministro esencialmente reformista, por lo cual yo le tributo mi aplauso. ¿Por qué, entonces, esta precipitacion, esta anticipacion, esta prelacion de tal proyecto de ley á los otros muchos que habia que presentar aquí sobre todos estos puntos de reformas indispensables y urgentes? El mismo Sr. Ministro lo dice en el preámbulo con que nos trajo aquí el proyecto de Jurado: para cumplir un compromiso solemne, aquel, sin duda, que contrajo S. S. en aquella famosa fórmula que se llamó la ley de garantías, que tantos disgustos ha dado al Sr. Alonso Martinez, y que tiene que dárselos aun mayores, mucho mayores. Pero es el caso que no ha de satisfacer este proyecto de ley á aquellos para quienes exclusivamente se da. Si cree el señor Alonso Martinez, si cree el Sr. Sagasta que adelantan algo en ese camino de concesiones, están equivocados; crean la opinion de un adversario leal, pero sincero y desapasionado; el partido democrático, los elementos democráticos, mejor dicho, que accidentalmente forman hoy parte de la mayoría, no se han de satisfacer con ese proyecto de ley, ni aun como ha quedado, despues de las reformas democráticas, más aparentes que reales, que ha recibido en la Comision, deshaciendo y cambiando todo el primitivo plan del Sr. Ministro, ni aun así ha de satisfacer el Jurado á los señores demócratas, y la discusion lo dirá muy en breve.

Pero aunque ese proyecto hubiera de satisfacer á los señores demócratas que forman parte de la mayoría accidentalmente, no sería bastante, porque despues han de pedir otras reformas y otros proyectos de ley sobre otros puntos que considerarán precisos, para seguir unidos á la mayoría y al Sr. Sagasta. Los demócratas son exigentes, insaciables en sus exigencias, y son más insaciables cuanto más se les concede. Vendrá á suceder con ellos al Sr. Sagasta lo que á los padres con los niños mimados; que animados por las concesiones, llegarán á pedirle algo que al cabo no ha de poderles dar, y el dia que se lo niegue, tendrán que reñir por fuerza. Pues créame S. S.; riña desde luego, ó al ménos no les conceda lo que piden; porque si ha de venir la separacion al cabo, mejor es que venga antes que S. S. les haya dadouna fuerza para combatirlo que no tienen hoy todavía.

Lamento especialmente, más que la situacion del Gobierno ante este proyecto de ley, las amarguras que ha tenido que pasar y ha de pasar aún el señor Ministro de Gracia y Justicia con ocasion del mismo; en su formacion primero, en los accidentes y malos tratos que ha sufrido en la Comision despues, que tanto deben haberle atormentado, y las peripecias que ha de haber aquí en la discusion y que han de atormentarle mucho más aún. Y siento y lamento tambien el tener que combatir á S. S. no á S. S. personalmente, que yo á S. S. no le combato, pero á su obra que, al cabo, aunque muy variada por la Comision, obra suya es; y siento tener que combatirle, porque profeso gran respeto y alta consideracion al Sr. Alonso Martinez por la moderacion y templanza de su carácter, por su índole conciliadora y transigente y por su noble empeño en llevar á todos los ramos de nuestra administracion de justicia el órden, la claridad y la armonía, que son distintivo de su privilegiada inteligencia.

Mas paréceme al cabo que la oposicion que yo haga á S. S. no ha de lastimarle tanto, como la que venga de otros sitios. Desde luego, la oposicion que se le haga desde estos bancos, no la mia, que será siempre insignificante, pero será muy fuerte la de mis compañeros, no debe sorprender á S. S. ni al Gobierno, porque al cabo deben esperarla. Sus señorías saben que esta minoría conservadora, lo han dicho aquí voces y labios más autorizados que los mios, no hace una oposicion ligera ni apasionada á ese Gobierno, no quiere de ninguna manera abreviar sus dias, desea que viva mucho, no le suscita dificultades en su marcha; pero con eso y todo estamos dispuestos á hacerle una guerra cruda, tan fuerte como sea preciso, en todo aquello que contradiga nuestros principios y nuestras doctrinas, y que consideremos que va á causar á las instituciones y al país grandes perjuicios. Y

como este proyecto es el primero que viene aquí de grandísima trascendencia para el país, esta minoría quemará combatiéndole hasta el último cartucho, para impedir que semejante calamidad caiga sobre España; y si viniera á pesar de nuestra oposicion, para dejar sentada solemnemente la protesta de que nosotros nos hemos opuesto á que semejante mal se realice.

Creo, sin embargo, como decia, que, á pesar de todo esto, no será nuestra oposicion la que más moleste al Gobierno, y quizá ¡quién sabe!, quizá le haga el juego, como suele decirse, por más que nosotros no hacemos esta oposicion para hacerle el juego, sino para impedir que ese proyecto sea ley. Otras oposiciones han de venir aquí que molesten más al señor Ministro de Gracia y Justicia y al Gobierno: vendrá de aquellos bancos de la extrema izquierda, y vendrá, si es que los señores que los ocupan dan todavía alguna importancia al Jurado, que las escuelas más radicales le van dando ya muy poca y son partidarias de la eleccion de los jueces, sistema más lógico y más en armonía y relacion con los principios que ese partido sustenta, aunque de funestas consecuencias tambien. Claro es que le han de hacer tambien oposicion los señores reformistas; pero la que más moleste al Sr. Ministro será la que salga de los mismos bancos de la mayoría, porque de ahí la ha de tener S. S., de esos mismos demócratas que se han impuesto en la Comision exigiendo ciertas reformas. Esos mismos demócratas, por medio de enmiendas ó combatiendo los artículos, estoy seguro que han de hacer cruda guerra al Gobierno, queriendo sacar todavía más partido del que sacaron en la Comision, que no es tanto como ellos pretendian, porque á la verdad, yo comprendo que para algunos espíritus muy liberales y muy radicales, el proyecto, tal como está, no satisfaga cumplidamente.

Los que buscan en el Jurado una garantía política exclusivamente, y en ese sentido es como se pide, porque nadie lo quiere ni lo pide como institucion jurídica, no sé yo hasta qué punto se contentarán con lo que se les da. La fuerza política de esta institucion está en la division de poderes que por su artificio se busca, aunque sin conseguirla realmente. No es el Jurado inglés el que aquí se pide y se desea, Jurado que tiene mucho de conservador y hasta de aristocrático segun muchos tratadistas, no; el Jurado que se pide y se quiere, es el producido directamente por la evolucion de las doctrinas y principios de 1789.

Las ideas de desconfianza del Poder, y la exageracion de las garantías contra sus abusos vinieron entonces á encarnar, por un extraño contrasentido, en punto á la administracion de justicia, en formas anticuadas de la Edad Media y de otras épocas aun más rudas en que la administracion de justicia se encontraba en su período rudimental y embrionario: el juicio de los pares. Se desconfió y se temió de la potestad de juzgar como emanacion directa del Estado y de su Jefe supremo, y se la quiso compartir con el pueblo, aplicando el ejercicio de la soberanía nacional á las funciones judiciales.

Hasta qué punto teniendo este concepto del Jurado se satisfagan los demócratas con este proyecto, yo no lo sé; ellos lo dirán, ellos dirán si tienen bastante con esos resíduos de soberanía nacional pasados por el tamiz de las Audiencias, despues de bien triturados en el mortero de los mayores contribuyentes y de los jueces de instruccion. Ellos dirán si tienen bastante Jurado con eso. En cuanto á nosotros, por poco que se nos dé siempre tendremos de sobra; porque como institucion jurídica nos parece detestable, y como garantía política ni entra en nuestros principios, ni creemos que exista tal garantía en semejante institucion.

La opinion, interviniendo directa é inmediatamente en el fallo de los tribunales, decidiéndolo, ha sido y será siempre funesta; porque la justicia es permanente y durable, y la opinion, mudable y tornadiza, se impresiona con facilidad suma, y anatematiza un dia como error lo que la víspera aceptó como verdad. La expresion más exacta de la opinion es la moda, y ya sabeis lo que sucede con ella. ¿Cómo aplicarla, pues, sin graves peligros á los tribunales de justicia?

No hablo yo aquí de esas corrientes de opinion pública, ámplias, llenas y constantes que, aplicadas á los asuntos generales de un país, dirigen por buenos ó por malos caminos la suerte de los pueblos modernos. A esas corrientes de opinion pública no hay más que someterse, ó apartarse, á un lado cuando no se está con ellas conforme. Pero no es esa opinion pública la que falla en el Jurado, ni hay condiciones de tiempo, ni las demás circunstancias precisas para que se rectifique, se complete, se universalice y adquiera todas las demás circunstancias que necesita para tener tal fuerza, tratándose de hechos particulares, de casos aislados, de accidentes más ó ménos oscuros, como son siempre los que comprenden los breves límites de espacio y lugar que abarca un proceso.

Ni es tampoco nunca la opinion pública la que falla en el Jurado, sino la de unos cuantos ciudadanos, censurada por la verdadera opinion pública las más de las veces, como estais viendo todos los dias en la prensa francesa, en la italiana y en la de todos los países donde hay Jurado. Y no puede ménos de ser así, teniendo que dictarse esos fallos por gentes imperitas, no solamente desconocedoras del derecho, sino faltas casi siempre de toda instruccion y hasta de los más elementales conocimientos, y careciendo, por lo tanto, de la sagacidad necesaria para penetrar los artificios de la defensa y las argucias de los abogados. Gentes sencillas que no se educaron para el oficio de juzgar, ¿qué extraño tiene que se encuentren ofuscadas y confundidas con las declaraciones de los testigos, vagas é insuficientes unas veces, amañadas otras, con la elocuencia de los discursos, y los artificios y las habilidades de los criminales de oficio que pasan la mayor parte de su vida estudiando la manera de burlar el Código y de engañar á los jueces más expertos?

Todo esto es óbvio, elemental, clarísimo; parece que no puede admitir duda. Sin embargo, los defensores del Jurado, en su empeño por dar á la institucion un fundamento jurídico de que carece, han inventado la extraña y absurda paradoja de que el juez lego falla con más acierto que el perito. Pretenden que la costumbre de juzgar oscurece y pervierte el juicio, y que el que tiene la profesion y el hábito de perseguir los delitos, adquiere una como prevencion ó prejuicio de encontrar criminales á los inocentes; al paso que el hombre libre de las preocupaciones del oficio, se encuentra en aptitud más desembarazada y opta para fallar, con tal que lo haga solamente sobre los hechos. Pero los hechos son todo, como probaré despues. Semejante opinion contradice y perturba to-

das las ideas admitidas hasta ahora sobre la superioridad que alcanza en una ciencia, arte, oficio ó práctica cualquiera, el sabio sobre el ignorante, el perito sobre el lego, el acostumbrado á ciertos asuntos ó á practicar ciertos actos sobre aquel que nunca entendió de ellos ni los practicó; y contradice tambien las ideas admitidas sobre la educacion y sobre la instruccion profesional.

De admitir semejante absurdo, habria que cerrar las Universidades y sobre todo los Colegios especiales, porque estas razones que dan los defensores del Jurado, son más aplicables que á la carrera judicial á la de medicina y á otras profesiones.

Pero hay más todavía En los tiempos en que el derecho penal como ciencia no existia, ó estaba en mantillas, tiempos muy cercanos aun, semejante teoría, siempre falsa, podia sostenerse mejor que ahora en que la ciencia penal ha hecho tales adelantos, y en que tanto se necesita saber y estudiar para apreciar los elementos del delito, y las circunstancias que en él concurren, y que tanto modifican y califican la criminalidad, circunstancias totalmente imposibles de apreciar, las más de las veces, por el ignorante del derecho.

Y lo mismo sucede con el principio, falso tambien y desprovisto de toda realidad, de la separacion entre el hecho y el derecho, entre el veredicto y el fallo, suposicion absolutamente necesaria para poder atribuir alguna capacidad al juez lego, y que no es sostenible de ninguna manera hoy con la divisibilidad y la movilidad de las penas, de las penas que son siempre, muchísimo más que los hechos probados, el objetivo del Jurado para dictar el veredicto.

Antes, cuando las penas eran fijas, cuando no se conocian las circunstancias atenuantes ni las agravantes, ó, por lo ménos, no se apreciaban en los Códigos; cuando no se conocian ni se apreciaban tampoco las diversas degradaciones del delito, como la tentativa y el delito frustrado, esta teoría podía sostenerse mejor que hoy; pero hoy, con los rumbos que ha tomado la ciencia penal moderna, cuando tanta importancia se da á la intencion del agente criminal que se quisiera medirla y pesarla para aplicar en cada caso una pena distinta proporcionada á la intencion, es imposible sostener semejante máxima de la separacion entre el hecho y el derecho, como no es posible tampoco atribuir capacidad al lego sobre el perito, al rústico sobre el hombre ilustrado, justamente en la funcion más noble y alta de la inteligencia, el juzgar.

Va estando ya anticuada entre los juradistas que quedan por Europa la estéril pertinacia en obtener la separacion del hecho y del derecho. Al cabo, la experiencia les ha convencido, despues de las infinitas modificaciones hechas en las leyes, principalmente en las leyes francesas, con tal intento, de que esta separacion no puede conseguirse de ninguna manera; y solo quedan algunos aferrados á esta máxima, ya pasada de moda, sin duda, dejándose llevar exclusivamente de esa especie de culto supersticioso que los que alardean de libre-pensadores suelen rendir á los apóstoles de su doctrina.

La primera ley de Jurado que se dió en el continente, se hizo en la Asamblea francesa de 1791. Más que de Inglaterra, de donde se cree generalmente que se tomó la institucion, los legisladores de aquella Asamblea la tomaron de Montesquieu, el cual en su inflexibilidad doctrinal y filosófica, aunque tomó esa institucion de Inglaterra, le quitó toda su parte práctica dándole el carácter filosófico, teórico, puramente doctrinal, y estrechamente encerrado en aquel sistema de los contrapesos y de la division de poderes, que llevó hasta un punto exagerado el ilustre autor de *El Espíritu de las leyes*. Los legisladores de aquella Asamblea, siguiendo en este punto las huellas de Montesquieu, como en otros siguieron á Rousseau y á los demás filósofos que informaron la revolucion de 1789, en sus entusiasmos por lo absoluto; en su constante teorizar y filosofar al uso de la época, sin encontrarse jamás con la realidad hasta que tropezaron con la fria cuchilla de la guillotina; en su creencia de que iban á hacer por medio de sus leyes una humanidad nueva, y de que todos los franceses iban á convertirse de pronto en virtuosos, justos y benéficos, como veinte años más tarde tuvieron la hermosa inocentada de escribir como precepto nuestros legisladores de Cádiz; los hombres de aquella revolucion creyeron de muy buena fe que todos los ciudadanos se iban á convertir de pronto en virtuosos, independientes, rectos, y además en sabios y capaces de administrar justicia; así como en su pasion por lo teórico y lo absoluto creyeron que era posible la division entre el hecho y el derecho, y calcaron su ley sobre estos dos principios: intervencion del ciudadano en la administracion de justicia y separacion del veredicto sobre los hechos del fallo del juez de derecho, que habia de imponer la pena. Esta ley, es la que se ha copiado despues más ó ménos fielmente en todas las Naciones del continente, y sobre estos ejes descansa y gira la máquina del Jurado francés y sus imitaciones, sin que en ninguna Nacion de más acá del Estrecho se haya copiado el Jurado de Inglaterra; de suerte, que todos los Jurados del continente adolecen por punto general de los mismos defectos.

Ya se ve: esta teoría, á primera vista, deslumbraba. El poder de juzgar compartido: de un lado el juez de derecho representando al Estado, y del otro el Jurado como aplicacion á la potestad de juzgar de la soberanía popular. El juicio compartido tambien para mayor independencia y justicia en el fallo definitivo: el Jurado con su veredicto para apreciar las pruebas y la intervencion del acusado en esos mismos hechos probados, sin tener para nada en cuenta la pena que habrá de recaer; y de otro lado el juez de derecho aplicando la pena legal á los hechos que habian sido calificados por un juez distinto, el Jurado.

Esta teoría deslumbró y sedujo en todo el final del siglo pasado y una buena parte del presente; pero ya no deslumbra á nadie, porque todos se han convencido

«de *que ese cielo azul que todos vemos,*
ni es cielo, ni es azul...»

ni en el Jurado existe la aplicacion de la soberanía popular, ni es una garantía tampoco de la libertad, como probaré luego; ni es posible separar en el fallo el hecho del derecho, como vengo probando y seguiré haciéndolo ahora.

Ocurre desde luego que hay muchos delitos en que es claro, en que es patente que el hecho no se puede separar del derecho; tales son los delitos de imprenta, por ejemplo.

Yo celebraré mucho que los señores de la Comision me expliquen cómo es posible que el Jurado pro-

nuncie la culpabilidad ó no culpabilidad de un escrito sin conocer el derecho, sin conocer la ley. Bien sabidos son los debates y las dificultades á que dió lugar en Inglaterra la famosa ley sobre el libelo. El presidente del Jurado pretendia que habian de limitarse los jurados en su veredicto á declarar si el acusado era autor del escrito, porque decia: Si examinais el escrito mismo, invadís el derecho, decidís sobre una cuestion, no de hecho, sino de derecho; y tenía razon. Los jurados á su vez pretendian, y con razon tambien (que en estas instituciones falsas, engañosas y artificiosas tienen razon todos y ninguno), que necesitaban conocer el fondo del escrito para apreciar la culpabilidad, y objetaban: Cuando se comete un homicidio, nosotros decimos si el acusado es culpable ó no del homicidio; pues nosotros necesitamos ver, para pronunciar nuestro veredicto, si el escrito tiene ó no condiciones de culpabilidad. Y sucedió que, como esta facultad de conocer del fondo del escrito se negara á los jurados durante algun tiempo, hubo casos en que decidieron (porque deseaban absolver al acusado), que no era autor del escrito, cuando el mismo procesado se habia declarado como tal autor. A semejantes absurdos da ocasion el Jurado, aun en la misma Inglaterra, único país en que merece mirarse con consideracion.

Pero, si en casi todos los delitos es imposible la separacion entre el hecho y el derecho, esta imposibilidad salta más á la vista, y es de todo punto indiscutible en la apreciacion de las circunstancias que modifican la criminalidad, en las atenuantes, en las agravantes, y sobre todo, en las eximentes, algunas de las cuales presentan tales dificultades, que no pueden resolver fácilmente sobre ellas, á veces, ni los jueces más peritos, y son motivo y ocasion de cuestiones entre los más sábios y los más expertos.

Ocúrreme un ejemplo, porque en esta materia es difícil hablar con claridad sin citar ejemplos y casos concretos. Todos recordais, sin duda, el proceso del coronel Oliver, con motivo del motin de los estudiantes. Figuraos que entonces hubiera existido el Jurado, y que lo que se apreció como una cuestion prévia, porque tal era, hubiera tenido que examinarse como circunstancia eximente por el Jurado. ¿Cómo hubiera podido el Jurado declarar la culpabilidad ó inculpabilidad del coronel Oliver sin conocer, no solo el Código, sino los reglamentos y leyes de policía á que estaba sujeto el coronel Oliver, y todo lo demás que solo en la ley puede encontrarse, relativo á si el coronel Oliver habia obrado en cumplimiento de los deberes de su cargo, ó si se habia excedido de ellos? ¿Es posible que sobre cuestiones tales resuelvan hombres rústicos é ignorantes?

Esa dificultad existe, no solo en los casos árduos, sino en los casos más sencillos y que parezcan más claros: siempre se necesita para juzgar, aun los mismos hechos tan solo, una inteligencia superior y cultivada.

Un escritor criminalista italiano, de los más notables entre los contemporáneos, compara el trabajo de la inteligencia en el acto del juicio para apreciar las pruebas á la crítica histórica. En parte tiene razon, porque no se trata de decidir sobre hechos que se ven, que se presencian y aprecian directamente por los sentidos corporales. Si los hechos pasaran á la vista del Jurado, podríais tener razon al decir que cualquier hombre de buen sentido es capaz de fallar sobre ellos, y aun eso podria disputarse, porque es sabido que no todos los hombres tienen sus cinco sentidos cabales. Pero no se trata de hechos que se presencian, sino de hechos que se refieren de una manera alterada, con un sistema preparado de antemano por abogados hábiles para hacer á los jueces formar idea distinta de como han sucedido.

Yo creo que es mucho más difícil apreciar los hechos oscuros é ignorados de un proceso que la crítica histórica, con ser tan difícil como es, porque los hechos históricos están iluminados por una gran luz, existen documentos, hay antecedentes á que referirse para formar concepto exacto de ellos. No sucede así cuando se trata de apreciar hechos oscuros ocurridos en el aislamiento, de noche, sin ser presenciados por nadie, y que son referidos despues en forma alterada para extraviar el ánimo de los jueces por los artificios de la defensa; y sobre esos hechos se quiere que forme juicio un hombre indocto cualquiera.

Además de las razones que arrancan de la naturaleza intrínseca de los hechos mismos para demostrar la imposibilidad de aislar el hecho del derecho, que viene á ser una misma cuestion con esta de la capacidad, porque van estrechamente unidas y eslabonadas una y otra, hay otras razones más decisivas, si cabe, y más convincentes que nacen de la misma naturaleza humana y de los afectos del corazon. ¿Cómo quereis que el Jurado no se preocupe de la pena que va á recaer á consecuencia de su veredicto? El Jurado, más que de los hechos, más que de las pruebas que sobre ellos se presentan y se aducen, se preocupa de las consecuencias que va á producir el veredicto, y es natural que así suceda. ¿Cómo no se ha de preocupar cuando de este veredicto ha de resultar, quizás, la pena de muerte ó la pérdida de la libertad por toda la vida? Eso es lo que se observa en la práctica y lo que sucede siempre: el Jurado tiene en cuenta, más que los hechos probados, la pena que va á recaer, y arregla su veredicto á la pena y no á lo que resulta de las pruebas. Esto lo confiesan ya todos los juristas, aun los más partidarios de la institucion; lo que hay es una cosa, que como los jurados no conocen bien el derecho, la mayor parte de las veces se equivocan, y los señores Diputados pueden calcular la clase de veredictos y de sentencias que han de resultar de equivocaciones de esta índole.

Entre los Jurados no falta alguno por lo regular que sepa el derecho, y diga cuál es la pena que corresponde á aquel delito, y si no lo hubiera, la dice el defensor del acusado: ningun abogado, por torpe que sea, carece de medios para dar á entender cuál es la pena que va á recaer sobre el delito, ó sobre los hechos que, como tales, presenta la acusacion. Y en último término, por más que las leyes lo prohiban, la defensa indica la pena, el presidente dará un campanillazo, tal vez impondrá una correccion al abogado, pero la palabra está ya dicha y los jurados la han oido.

No creo que necesite esforzarme más en probar la imposible separacion entre el veredicto y el fallo, entre el hecho y el derecho; y no lo esfuerzo más aunque tenga gran importancia para mí, porque entiendo que no han de sostener los señores de la Comision tal aislamiento y tal separacion; como no creo que los ha de sostener tampoco el Sr. Ministro de Gracia y Justicia que no profesa esas ideas, al ménos otras veces las ha manifestado contrarias y entera-

mente de acuerdo con las que yo acabo de defender sobre este punto.

Pero á pesar de eso, á pesar de que el Sr. Ministro de Gracia y Justicia ha manifestado otras veces esta opinion contraria al aislamiento y separacion entre el hecho y el derecho, el caso es que el proyecto que nos presenta descansa sobre esa separacion, y todos los artículos que se refieren á las preguntas y á las posiciones que se deben presentar á los jurados, están encaminados á ese fin, á que los jurados solo decidan sobre los hechos. Pero, lo más raro del caso no es eso todavía; sino que en el preámbulo que trajo aquí el Sr. Ministro con el proyecto de ley, hay algunos párrafos que parecen encaminados á confundir el hecho con el derecho, al paso que en los artículos de la ley, parece que se quieren separar; y voy á leer estos párrafos, porque lo considero necesario.

Pero ya, al tener en la mano este documento, no puedo resistir á la tentacion de examinar además de estos párrafos referentes á la cuestion de que tratamos, algunos otros, porque, en verdad, yo creo que ninguna impugnacion al Jurado puede hacerse más trascendental que la que se desprende de algunas de las ideas y conceptos aquí expresados, y no será, por consiguiente perdido el poco tiempo que dediquemos á este trabajo.

Empieza el preámbulo consignando el compromiso en virtud del cual el Gobierno presenta este proyecto de ley; despues, rindiendo un homenaje al señor Romero Giron, dice que este proyecto está tomado casi del que S. S. presentó al Senado en 1883. Añade despues, que ya el ensayo del juicio oral ha preparado el planteamiento del Jurado, y que para establecerle se han examinado detenidamente las legislaciones extranjeras, y otras muchas cosas, *y todo cuanto tienda á asegurar las cualidades que deben concurrir esencialmente* (noten bien los Sres. Diputados este adverbio), *en los indivíduos llamados á juzgar á sus iguales; á saber: la independencia, la moralidad y la mayor ilustracion posible.*

De modo que aquí tenemos contradicho uno de los fundamentos del Jurado, porque si *esencialmente* se necesitan ciertas cualidades para sentarse en el tribunal del Jurado, es claro que no hay aquí una aplicacion de la soberanía popular, sino el ejercicio de una funcion social para la cual son indispensables *esencialmente* ciertas cualidades; y como estas cualidades nadie las reune mejor que los jueces y magistrados, y esto no podrá negármelo el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, ¿no es una temeridad confiar esta funcion importante á los que pueden no reunirlas?

Y sigue el preámbulo haciéndose cargo de uno de los inconvenientes principales que tiene el establecimiento del Jurado en España; y lo hace con tal discrecion y con tal habilidad, pero al mismo tiempo poniéndolo tan de relieve, que voy á leerlo á los señores Diputados.

«El principal inconveniente con que pudiera tropezar en nuestro país el establecimiento del tribunal »del Jurado, sería acaso la pasividad ó resistencia de »los ciudadanos que han de desempeñar sus funciones, »pues para quienes ejercen profesion ú oficio ó tienen »una manera de vivir más ó ménos atareada que re»quiere el empleo constante de sus facultades, es mo»lesto, é implica hasta cierto punto un sacrificio, el »distraerlos de sus ordinarias ocupaciones para colo»carlos en el sitial desde donde han de juzgar á sus »convecinos.»

Continúa despues diciendo que, á pesar de todo esto, es necesario que los ciudadanos hagan el sacrificio de sufrir las molestias, y de perder tiempo, y de arrostrar compromisos para cumplir con este deber social tan importante que les dignifica y enaltece.

Pero aparte de que todas estas exhortaciones no llegarán á los oidos de los que han de ser jurados, estoy seguro que el hombre de negocios, el labrador, el que vive de su profesion, todos los españoles, en una palabra, como en 1873 y 1874, creerán, y creerán bien, que cumplen mejor con sus deberes, atendiendo al cuidado de su hacienda y negocios, que no pasando el tiempo en oir retóricos discursos y debates intrincados, propios á ofuscar sus cabezas, para encontrarse á la postre en la cruel alternativa de tener que faltar á la justicia, absolviendo á un criminal, ó granjearse, condenándolo, el odio, la enemistad y las venganzas de una ó muchas familias que viven pared por medio quizás de su propia casa, con las cuales tiene que entenderse, contratar, de las cuales tal vez depende. Los que escriben sobre estas cosas en el retiro de su gabinete, parece que se olvidan de las realidades de la vida, y de los naturales afectos del corazon humano.

Pero vosotros que conoceis la vida de nuestros campos y de nuestros pueblos pequeños, podeis formaros idea exacta del trance apurado en que se encuentra el pobre aldeano, teniendo que enviar al presidio, ó al garrote, á aquel con cuyos padres, hijos ó hermanos se encuentra en la plaza y en las calles del pueblo, en el tortuoso sendero del monte, ó en el solitario y profundo barranco que tiene que atravesar diariamente para labrar la tierra con que sustenta á su familia. No hay que exigir heroismo á los hombres que nacieron para las medianías de la vida.

Por estas razones y por otras que no he de tratar, se resistieron en el año 1873 y 1874 á sentarse en el tribunal del Jurado la mayor parte de los ciudadanos á quien tocó desempeñar esta funcion; y hay que notar que la Audiencia que tuvo que procesar á más jurados, resistentes á serlo, fué la de Valencia. No ménos de 600 indivíduos procesó la Audiencia de Valencia por negarse á desempeñar las funciones de jurado. Creo que serían todos los nombrados para tal cargo durante el ejercicio de la ley del Sr. Montero Rios. Pues bien, conocidas las condiciones de aquel país, y hasta qué punto viven allí perennes los odios africanos, y las venganzas, de los árabes, sus antiguos pobladores, heredadas, se explica perfectamente la resistencia á desempeñar el oficio de jurado en aquellas comarcas.

¡Si acaso esta carga que se pretende echar sobre los pobres labradores y contribuyentes, viniera á aliviarles algo los tributos que pagan! Pero no, al contrario, tendrán que hacer este trabajo, y pagarán más, porque el Jurado es la administracion de justicia más mala que se conoce, y tambien la más cara.

Sigue despues el preámbulo haciéndose cargo de la competencia del Jurado y de los delitos que se han de sujetar á su jurisdiccion. Materia es esta sobre la cual se puede hablar, refiriéndose al párrafo que la trata, mucho y bueno; pero como yo no he de decir nada bueno, lo dejo para que la traten otros que lo hagan mejor en la discusion por artículos, que es tambien la ocasion más oportuna y adecuada. Sin embargo, no puedo resistir á la tentacion de recoger

una perla de las muchas que se encuentran en este tesoro. Despues de expresar qué clase de delitos se deben sujetar á la jurisdiccion del Jurado añade:

«Las pocas excepciones de esta regla general, »consignadas en la ley, se justifican cumplidamente »ya por la necesidad de garantir de un modo especial »la apreciacion de algunos delitos...»

¿Qué significa esto? Pues qué, ¿no es el Jurado la mejor de las instituciones judiciales y el tribunal más justo y equitativo para la apreciacion de los delitos? ¿No es esta declaracion la prueba más concluyente de que no se considera al Jurado con estas condiciones? ¿No destruyen estas palabras toda la fuerza y el prestigio de esta institucion? Ciertamente que yo no necesito esforzarme en probar sus peligros y el abandono en que se deja con ella á la justicia despues de una afirmacion tan terminante, como la de que hay ciertos delitos que necesitan una garantía especial.

Pero sigue diciendo el párrafo:

«...la cual no debe quedar á merced de *una com- »binacion accidental de nombres ó personas* que en cir- »cunstancias dadas pudieran no corresponder á los »principios en que el legislador se inspiró al estable- »cer la sancion penal de aquellos.»

No he visto, no conozco una definicion del Jurado más exacta, más elocuente, más concisa y de mayor precision que la que aquí se da.

¡Combinacion accidental de nombres y personas! Pero como el Jurado es siempre el producto de la suerte ciega, siempre tambien, y en todos casos y circunstancias, es una combinacion accidental de nombres y personas, y nunca, por tanto, puede garantir bien la apreciacion de los delitos. Esta garantía falta pues siempre y en todos los delitos, pues siempre es el Jurado combinacion accidental de nombres y personas. No se puede hacer una impugnacion mayor del Jurado que la que resulta de estas dos afirmaciones que están estrechamente relacionadas. Decidme despues de esto si yo exageraba cuando os decia que de este mismo preámbulo se puede sacar la impugnacion más fuerte contra el Jurado que es posible hacer, y de seguro más fuerte que la que pudiera hacer yo mismo.

Entre los varios delitos que aquí se exceptúan están los delitos de injuria y de calumnia. Si el Jurado es una garantía tan segura para el castigo de los delitos ¿por qué no se le confian estos tambien? ¿Por qué no se le confia el honor de las personas? ¿Por qué no le entregais la honra de vuestras mujeres y de vuestras hijas? ¿Qué desconfianza es esta?

Afírmase despues una cosa extraña á consecuencia de un hecho exacto; tan extraña, que la Comision en esta parte es la única correccion, á mi entender, de las que ha hecho en el primitivo proyecto del Gobierno, en que ha estado lógica y justa. Sacando las consecuencias necesarias de las mismas premisas que se sientan en el preámbulo, ha cambiado el articulado del proyecto en este punto, exceptuando los delitos electorales de la jurisdiccion del Jurado.

Dice el preámbulo:

«Acaso sería hoy conveniente sustraer de la com- »petencia del Jurado el conocimiento de los delitos »electorales, para evitar el influjo que en esta institu- »cion pudieran ejercer sentimientos é ideas que en »algunas épocas predominan, pues es indudable que »nuestra Patria atraviesa una penosa crísis, determi- »nada por cierta indiferencia en el ejercicio del sufra- »gio electoral y por la facilidad con que se propende »á vulnerar el derecho y á falsear la eleccion.

»Esta facilidad y esta indiferencia, nacidas de la- »mentable extravío del sentido moral, que no se ha lo- »grado contener del todo hasta ahora con gravísimas »penas establecidas para las infracciones de las leyes »electorales, fueron causa evidente de que se registra- »ran en la época anterior del Jurado tantas absolucio- »nes de acusados por delitos electorales. Como quiera, »sin embargo, que estos delitos revisten por su índole »un eminente carácter político, el Ministro que suscri- »be ha creido que debia mantenerlos en la jurisdiccion »del tribunal del Jurado, esperando de otros medios »la correccion de maleadas costumbres electorales.»

Señores, se confiesa que el Jurado no castiga delitos penados por la ley, se recuerda que no los castigó el año 73 y el año 74, se cree, se espera, se tiene casi la certeza de que no los castigará ahora, y sin embargo, esos delitos quedan sometidos á la jurisdiccion del Jurado. La Comision en este punto ha obrado con más lógica; ha aceptado las premisas del Sr. Ministro, y ha eliminado de la competencia y jurisdiccion del Jurado estos delitos.

Parece que están escritos estos párrafos entre las vacilaciones producidas por convicciones propias, contrarias á esta institucion, por una parte, que se revelan aquí por todos lados, y por otra, por deberes y compromisos políticos que obligan á presentar y á aceptar lo que se considera una verdadera calamidad.

Pero hay más todavia. Esta *indiferencia* que aquí se limita á los delitos electorales es más general; esta *crísis* es más honda; este *extravío moral* á que se hace referencia, tiene horizontes más vastos; comprende á todos los delitos. Fijaos si no en todos los hechos punibles de nuestro tiempo, en los mismos delitos que más alarman á la opinion, de los que más se ocupa la gente y que más efecto producen recien perpetrados; recordad los aleves asesinatos de Mirasol y de Velarde, la sublevacion del 19 de Setiembre, el asesinato infame del Obispo de Madrid, y todos los hechos criminales que se cometen en nuestros dias, cuyo horror se borra y desaparece á poco de cometidos; y observad que todos los criminales, los mismos perpetradores de esos delitos que produjeron al pronto tanto horror y alarma, se convierten en objeto, no de compasion y de piedad, que eso sería humanitario y cristiano, sino de consideraciones, de atenciones, de obsequios y hasta de agasajos, como protestas, que no otra cosa significan esas demostraciones contra la ley y contra la justicia.

No digo esto ahora en son de censura. Ni Caton es mi héroe, ni Juvenal mi poeta favorito. Soy hombre de mi tiempo, estoy influido por la atmósfera que me rodea, y quizá participaré de estos mismos defectos; pero si existe este extravío moral y si tal estado de cosas, tal *extravío moral*, como aquí se llama con exactitud propia, es un obstáculo y un inconveniente grandísimo para el establecimiento del Jurado, no soy yo quien lo dice, es este preámbulo el que lo consigna de una manera más elocuente que yo pudiera hacerlo. Pues si es este el estado de la opinion pública, y segun los partidarios del Jurado la opinion pública es la que falla en ese tribunal, sacad la consecuencia de lo que va á pasar aquí el dia que se establezca esta institucion.

Y vienen ahora otras afirmaciones, para mí total-

mente incomprensibles, por más que se presenten como muy claras. Dice:

«Por razones óbvias no ha parecido oportuno mermar ó restringir demasiado el derecho de intervenir »en el juicio de jurados, aunque esta funcion requiera »en su desempeño algunas garantías especiales.»

Esas razones óbvias, yo no las encuentro por más que las busco, y estimaria mucho que la Comision ó el Sr. Ministro me las diesen; y aunque la Comision, á mi juicio, todavía no las ha encontrado, ha extendido en este punto la capacidad de jurados á muchas más personas que aquellas á quienes la concedió el Sr. Ministro. Despues de todo, si hay esas razones obvias, ¿por qué no se citan?

Y prosigue:

«Si solo se hubiese atendido á precedentes de le»gislaciones extranjeras, y especialmente á los consig»nados en la de Inglaterra, país donde el Jurado, ele»mento importante de su vida, há experimentado las »influencias y crísis de su accidentada historia antes »de conquistar independencia y respetabilidad, y en la »legislacion de los Estados-Unidos, á donde fué tras»plantado con los caractéres esenciales que en aquella »Nacion lo distinguen, podria haberse limitado dicha »funcion, no atribuyendo el derecho de ejercerla más »que á los que pagasen por contribucion una cuota de »no escasa importancia; pero así como no siempre son »convenientes y aplicables á un país instituciones de »otros más adelantados, ni en todo caso han de copiarse »servilmente y sin criterio todas aquellas disposiciones »y reglas que forman parte de su organismo, así tam»bien á veces se pueden aceptar sin riesgo principios »más radicales y avanzados que los que informan las »legislaciones que nos sirven de ejemplo.»

De modo que en España, donde la ola revólucionaria sube constantemente sin hallar los fuertes valladares que tiene en Inglaterra, se puede hacer sin riesgo lo que no se hace en Inglaterra con aquellas instituciones fuertes y poderosas, con aquellas clases conservadoras que pugnan siempre por defender su derecho, con aquel espíritu práctico. De suerte que en España, donde todo se pone en tela de juicio constantemente; donde estamos siempre en período constituyente; donde á las violencias de palabra suceden casi inmediatamente las violencias de los hechos, aquí se puede hacer sin riesgo lo que no se puede hacer en Inglaterra.

Y entro aquí en una parte del preámbulo que ha sido un verdadero *vía crucis* para el Sr. Ministro de Gracia y Justicia desde que presentó el proyecto. Me refiero á la manera de formar las primeras listas y á las selecciones sucesivas que se han de hacer sobre esas listas hasta terminar las definitivas. El Sr. Ministro de Gracia y Justicia creyó contentar á todo el mundo dando una gran amplitud á las primeras listas, en las cuales comprendia á todos los cabezas de familia mayores de 30 años que pagasen alguna contribucion, encomendándose la seleccion sobre estas primeras listas á las Salas de gobierno de las Audiencias; pero el Sr. Montero Rios, que sin duda se sintió lastimado por algunas afirmaciones de este preámbulo, de que hablaré despues, echó por tierra todo el edificio con solo presentarse ante la Comision y hacer un pequeño discurso. Y ante el temor de un rompimiento que hubiera estallado en el seno mismo de la Comision con un voto particular del Sr. Pacheco, todos los indivíduos que la componen con el Sr. Maura á su frente, ¡quién lo dijera! con el Sr. Maura á quien escuchamos aquí hace un año aquel discurso elocuente y brillantísimo en que con tal copia de doctrina y con tanta exactitud definió el concepto de la soberanía nacional y de la libertad, todos los indivíduos, digo, de esa Comision con el Sr. Maura inclinaron la cabeza, y no tuvieron más remedio que pasar bajo las horcas caudinas de la democracia soberbia é imperante, formulando un dictámen en que se concede el derecho de figurar en las primeras listas á todos los cabezas de familia, aunque no paguen contribucion ninguna.

Despues de esto, yo creo que unos y otros se confundirán en un solo grito, los unos para proclamar su triunfo, y los otros para encubrir su derrota, diciendo juntos que han hecho el proyecto más liberal que existe en ninguna Nacion de Europa, porque este es el grito y esta es la frase con que se encubren todos los desastres del partido liberal.

Recordad, señores, cuántas veces sucedió lo mismo durante la revolucion del 68. Cuántas veces no se dijo entonces que aquellas leyes, que costaban tanta sangre, eran las más liberales de Europa.

¡La ley más liberal! ¡Como si la libertad consistiera en escribir sobre un papel vanas fórmulas y huecas palabras que no han de tener existencia ni realidad en la práctica!

Bajo este concepto, y entendiendo así la libertad, yo concedo que este es el proyecto más liberal del mundo; porque no hablemos de Inglaterra, donde se exige una contribucion no pequeña ó un inquilinato fuerte para figurar en las primeras listas, ni de los Estados-Unidos, que al cabo están en América, República radical, pero en donde se exige tambien contribucion en la mayor parte de sus Estados para figurar en estas primeras listas, y vengamos á Europa, en donde veremos que Austria, Bélgica, Italia, la liberal Italia, la radical Italia, con una ley del Jurado hecha por Mancini y Pissanelli, exigen tambien una contribucion. No hay más que dos Naciones que no exigen contribucion para figurar en las primeras listas: Alemania y Francia.

Nada diré de Alemania, que tiene otras instituciones, y, sobre todo, una organizacion y una disciplina militar que permite y compensa sin riesgo todas las libertades que se puedan conceder; y limitándome á Francia, á la Francia republicana de nuestros dias, habré de decir que su ley en este punto es ménos liberal que este proyecto, porque si bien es verdad que allí tienen capacidad los mayores de 30 años, aunque no paguen contribucion, esto va acompañado de una lista tan larga y tan extensa de excepciones é incapacidades, y de casos algunos tan vagos y tan ocasionados á interpretaciones arbitrarias, que puede la primera lista quedar en los términos que se le antoje al encargado de hacerla, al paso que aquí las excepciones se han limitado á las ordinarias y comunes que se fijan para el ejercicio de derechos electorales.

Estoy argumentando, bajo el punto de vista de los defensores y sostenedores del Jurado, que como se pagan muchos de la apariencia y del relumbron de su máquina, dan una importancia capital á estas primeras listas, que para mí no tienen ninguna. Como que esas primeras listas no dan derecho para sentarse en el tribunal; se puede muy bien estar incluido en esas primeras listas y no llegar nunca á ser jurado. Como que sobre esas primeras listas se ha de escoger des-

pues por varias personas y se han de hacer varias selecciones, especie de trabajo de *criba* y de *espurgo*, hasta formar la lista definitiva sobre la cual se echa la suerte. Por consiguiente, la importancia aquí está toda en quién ha de hacer esas selecciones, no en estar inscrito en la primera lista; pero como esta es una institucion de contrasentidos y de absurdos, se conceden muchos derechos para figurar en esa primera lista al ciudadano, para reclamar y apelar, y hay una porcion de tribunales para tramitar y decidir estas reclamaciones, cuando esto no significa nada.

Figúrense los Sres. Diputados que esa primera lista, solo en la primera seleccion, queda reducida á la décima parte: de modo que de 3.000, por ejemplo, quedan 300, y vean si no hay medios de eliminar de ella á todos los que se quiera; y ¡cosa rara! para esa seleccion que es lo verdaderamente importante, ni en esta ley ni en ninguna del mundo, porque no se puede hacer, se da ninguna especie de garantía, ni se concede ninguna clase de reclamacion al ciudadano eliminado; por consiguiente, es puramente irrisorio el derecho que se concede para ser inscrito en la primera lista.

La importancia está solo en quién ha de hacer esa seleccion; ¿qué importa que la primera lista sea de ancha base, si ha de venir á estrecharse sucesivamente hasta acabar en punta como pirámide, y aunque sean muchos los llamados, serán, en definitiva, muy pocos los escogidos? El Sr. Ministro de Gracia y Justicia que está en el secreto y sabe que este es el *quid* de la dificultad, determinó tambien, cuerdamente á mi entender, que esa primera seleccion se hiciera por las Salas de gobierno de las Audiencias; pero la Comision, en su desconfianza hácia la magistratura que revelan todas las correcciones que ha hecho en el proyecto primitivo, ha quitado á las Salas de gobierno de las Audiencias esta facultad y la ha trasferido á los jueces de instruccion con cuatro ó seis mayores contribuyentes; no recuerdo bien el número en este instante.

Yo creo que los mismos demócratas, empeorando la ley en este punto, no obtienen ningun resultado con esa variacion. Al cabo, los intereses democráticos tienen su garantía y representacion en la Magistratura, y no pequeña. Se la dió el Sr. Montero Rios durante todo el tiempo de su mando; se la dió despues el Sr. Romero Giron; se la ha concedido el mismo señor Alonso Martinez por complacencias, amistades y consideraciones á esos dos ilustres juristas sus amigos. Por consiguiente, no creo yo que los señores demócratas perdian nada con dejar la facultad de seleccion á las Salas de gobierno de las Audiencias, donde tendrán representacion sus amigos. Parece, por tanto, que solo por mortificar al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, se ha variado este punto, concediendo esta facultad á los jueces de instruccion; pues, siguiendo el sistema de las desconfianzas hácia la magistratura que predomina en todas estas correcciones y enmiendas de la Comision, me parece que los jueces de instruccion representan una cantidad menor de independencia que los magistrados; y ¡cosa singular! se ha concedido tambien esta facultad á los mayores contribuyentes. Lo único que nos faltaba ver era que la democracia española rindiera este vasallaje á la *plutocracia*.

Resulta, pues, demostrado á mi entender que no se ha hecho realmente en este punto de las listas, que tan capital parece, ninguna variacion fundamental en favor de la democracia; que no se ha conseguido otra cosa que mortificar al Sr. Ministro de Gracia y Justicia. Se ha cambiado, se ha trastornado, se ha revuelto por completo su proyecto, sin mejorarlo realmente. La Comision ha recargado de tal modo los arreboles y los afeites democráticos sobre el rostro del engendro ya de suyo bastante feo, que nos presentó aquí el Sr. Ministro (*Risas*), que ha quedado hecho una verdadera lástima, sin haber conseguido infiltrarle la sávia domocrática que sin duda estuvo en la intencion de la Comision, pero que se ha desperdiciado toda en cosméticos y mentidos adornos.

Sigue despues el preámbulo, diciendo:

«Si por este medio se ha de obtener un Jurado »que inspire confianza á la opinion, confianza imprescindible para que los veredictos tengan tanta autoridad »moral como fuerza legal, forzoso será que se procure »despues iluminar su conciencia é ilustrar su entendimiento.»

Parecia que no habia necesidad de nada de esto, porque segun los partidarios de la institucion, la conciencia del Jurado es siempre la conciencia pública, y la conciencia pública está siempre iluminada y clarísima. Pero el Sr. Ministro de Gracia y Justicia no debe ser de esta opinion, cuando ha necesitado nada ménos, para iluminarla, que aplicarla toda la série de complicadas preguntas que constituyen el sistema de la ley italiana de 1874, que es la peor de cuantas leyes existen en Europa, sencillamente porque es impracticable. El Sr. Romero Giron la copió en su proyecto de 1883; dicen que es el sistema más sabio y más científico; pero quizá por serlo, es tambien el más impracticable, como se demuestra en Italia, que está dando un resultado deplorable, y más principalmente por este sistema de preguntas. Allí se repiten casos tan extraños, debidos justamente á este defecto, que constantemente dan muestra de ellos las revistas de ciencia penal y los escritores criminalistas, que tanto abundan en Italia. Voy á citar uno, como ejemplo, á los Sres. Diputados, que ya se harán cargo de los demás que no quiero leer, aunque tengo aquí muchos, por no molestar tanto á la Cámara.

Se trataba en un Jurado de Italia de un homicidio causado en defensa propia, y el presidente formuló una de sus preguntas al Jurado diciendo *si habia habido exceso en la defensa*; y como el Jurado contestara afirmativamente á esta pregunta, hubo de imponerse al acusado una pena enorme que resultó despues excesiva y admiró á los mismos jurados. Explicado despues el caso, declararon éstos que habian contestado afirmativamente á la pregunta, porque el abogado defensor se llevó hablando dos horas, lo cual era un verdadero *exceso de defensa*. (*Risas*.) Pues si estos casos se repiten allí constantemente, figúrense los señores Diputados, en un país en que el nivel intelectual se encuentra tan bajo como en España, lo que va á suceder con este sistema de preguntas escalonadas y difíciles.

Y lo peor es que aquí están los agravios del señor Montero Rios, que tan caros han costado al señor Alonso Martinez, cuyo proyecto se ve completamente desbaratado por una sencilla frase que se escapó á S. S. parangonando la ley del Sr. Montero Rios con la del Sr. Romero Giron.

«Las preguntas genéricas sobre culpabilidad é in»culpabilidad de los acusados, con relacion á las con-

»clusiones legales de la acusacion, no pueden ménos »de exponer á los jurados á dudas é incertidumbres, »nacidas de la confusion y aglomeracion de los com»plejos elementos comprendidos en aquellas. Los que »se concretan á hechos jurídicamente calificados, les »obligan asimismo á resolver cuestiones de derecho en »su integridad y tecnicismo propio, con notoria in»competencia y con el riesgo de hacer calificaciones »impropias, segun pudo observarse durante el corto »tiempo que rigió la ley de 1872.»

¡Ah! el Sr. Montero Rios es implacable; no ha perdonado este recuerdo y esta censura tan suave que aquí se le dirige por el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, y volviendo sus iras contra ese proyecto, lo ha destrozado de la manera que han visto los Sres. Diputados, hasta el punto de que el mismo Ministro que lo presentó aquí, no lo conoce tal como lo ha dejado la Comision.

Pero preséntase otra dificultad mayor con este sistema de preguntas que ha prevalecido en el ánimo del Sr. Alonso Martinez, y que ha quedado tambien en el dictámen de la Comision. ¿Dónde tiene el señor Ministro de Gracia y Justicia 100 presidentes capaces de formular estas preguntas de la manera clara y hábil que es indispensable para que los Jurados no solo no confundan el hecho con el derecho, sino todo lo confundible y lo inconfundible?

Justamente esta es una de las grandes dificultades del Jurado en todas partes, el formular las preguntas, aunque no sean tan complicadas como estas, y el hacer despues el resúmen. Para esto no hay presidentes más que en Inglaterra, no los hay en ningun otro país, y aun allí hay muy pocos. En Inglaterra con 16 millones de habitantes, y tomo por ejemplo la Inglaterra propiamente dicha, sin Escocia, á causa de la paridad de poblacion con España, en Inglaterra, con 16 millones de habitantes, no hay más que 15 jueces para presidir el Jurado; pero como estos 15 jueces presiden el Jurado en lo civil y en lo criminal, quedan para presidirlo en lo criminal solo 7 jueces que tienen asiento en el Tribunal Supremo, en Lóndres. Estos 7 jueces salen dos veces al año, recorren los 52 condados de Inglaterra y presiden los *Assises.*

¡Quince jueces, y aquí necesitamos 100 con la misma poblacion! Calculen los Sres. Diputados si estos jueces pueden tener las condiciones que se necesitan para hacer preguntas dificilísimas y formular las que se exigen en este proyecto de ley y para hacer los resúmenes tal como deben hacerse. Pero el Sr. Ministro de Gracia y Justicia mismo es de mi opinion completamente; y no hay en esto ninguna especie de ofensa, ni el más ligero agravio, ni desconsideracion á nuestros dignísimos magistrados. ¿Qué tiene de particular que no haya 100 magistrados que se necesitan en España, con suficientes condiciones para hacer este trabajo, cuando no tienen la práctica de estos ejercicios que vendrán á ser para ellos completamente nuevos, y cuando se necesita para practicarlos, no solamente una gran perspicacia, una notable serenidad de juicio, una claridad de entendimiento extraordinaria, sino una larguísima experiencia de la carrera y del Jurado mismo, que aquí no han podido tener, y sobre todas estas cosas una elocuencia especial y precisa, la elocuencia de la concision y de la brevedad que es la más difícil de todas? ¿Qué extraño es, pues, que no haya ese excesivo número de magistrados con tales condiciones en España, si no lo hay en ningun otro país, si en Inglaterra misma no hay para presidir los Jurados en lo civil y en lo criminal más que 15 jueces, quizá porque es imposible encontrar más reuniendo las raras condiciones necesarias?

Pues bien, el Sr. Ministro de Gracia y Justicia que conoce mucho mejor que yo todas las dificultades de esta institucion, y nunca fué antes partidario suyo, no hace muchos años opinaba lo mismo que yo sobre este punto; opinaba más todavía: yo recuerdo sus mismas palabras. Decia el Sr. Ministro de Gracia y Justicia que el Jurado no se podia establecer en España, porque no teníamos *60 grandes presidentes* y *60 grandes fiscales* (eran las palabras de S. S.), absolutamente precisos para formular las preguntas cual conviniera, y hacer el resúmen de los debates cual correspondia, y los 60 grandes fiscales para poder oponer su habilidad y su elocuencia á la habilidad y elocuencia de los abogados defensores. Pues no son 60 los que necesitamos ahora, sino 100. Tenemos las 80 Audiencias de lo criminal, que creó el Sr. Ministro con la prodigalidad que todos sabeis; 15 Audiencias territoriales que tienen Sala de lo criminal, y algunas Audiencias que tienen Salas dobles; por tanto, se necesitan más de 100 magistrados con esas condiciones excepcionales, que no se encuentran ni en Inglaterra, el país del Jurado y de los grandes presidentes.

Y no insistiendo más sobre esto, voy á entrar ya, desde luego, en el párrafo que me trajo á hacer este exámen, en el cual me he detenido más de lo que pensaba, relativo á la separacion del hecho del derecho. Toda la parte que se refiere á las preguntas que tiene que dirigir el presidente á los jurados, y las contestaciones que estos han de dar en su veredicto, está impregnada de la idea, del propósito de que no se pregunte á los jurados, ni éstos contesten nada que envuelva cuestion de derecho; pero, sin embargo, despues se quiere que de las contestaciones de los jurados se deduzca fácil, natural y sencillamente todo lo que va á oir el Congreso; «pudiendo, por consiguien»te, resolver todas las cuestiones de hecho, de las cua»les habrá de derivarse la exencion, absolucion ó con»dena del acusado; y supuesta esta última, la califi»cacion del delito, su verdadera categoría, la partici»pacion más ó ménos graduada que en él haya tenido »el reo, y las circunstancias que en mayor ó menor »grado modifiquen la penalidad correspondiente.»

Decidme, Sres. Diputados, cómo se pueden hacer estas deducciones de un veredicto en que no se salga un ápice de los hechos.

Pero añade despues:

«Aparte de esto, que bastaria para el ejercicio »consciente y luminoso de la mision que á los jurados »confía la ley, hay en la presente algo que contribui»rá, de seguro, á extender los puntos de vista y á en»sanchar los horizontes que aquellos pueden descubrir »para apreciar el hecho criminal. Practicadas las prue»bas y comenzados los debates orales entre las partes »encargadas de sostener respectivamente la acusacion »y la defensa, todos podrán fijar la naturaleza jurídica »de los hechos sobre que versa la prueba, á la vez que »examinarla.»

Yo no comprendo lo leido, sin la confusion completa del hecho y del derecho. No sé si los Sres. Diputados lo entenderán como yo; pero ¿qué es lo que ha de contribuir á extender los puntos de vista y á ensanchar los horizontes de los jurados para descubrir y apreciar el hecho criminal? ¿Qué es esto sino

llevarles al terreno del derecho? ¿Qué es el asegurar á los jurados que podrán fijar la naturaleza jurídica de los hechos sobre la base de la prueba, es decir el *nomen juris?*

Pero por si acaso hubiera dudas, añade despues: «Así resultará indefectiblemente que al resolver »los jurados los puntos de mero hecho sometidos á su »deliberacion y resolucion, comprenderán la trascen- »dencia del veredicto que pronuncien, interesando su »conciencia, para que no pueda suceder que por igno- »rancia, indiferencia ó confusion salga absuelto un »criminal, penado un inocente ó desproporcionada- »mente castigado un hecho punible.»

De modo que aquí tenemos una declaracion terminante de que se procura que el Jurado, al pronunciar su veredicto, ha de tener en cuenta las consecuencias que produzca, por consiguiente, la pena. Es decir, que lo que en el articulado se trata de prohibir, en el preámbulo parece desearse que resulte, porque se quiere que el Jurado se ilustre, no solo sobre el hecho, sino sobre las consecuencias del veredicto para que no pueda quedar absuelto el criminal, ó penado el inocente, ó en desproporcion la pena con el delito. ¿Qué significa todo esto sino hacer al Jurado árbitro de la pena, conociéndola de antemano y haciéndole calcular el veredicto sobre ella?

Bueno será, en todo caso, que las dudas se aclaren sobre punto de tanta importancia, y sepamos con claridad cómo se va á aplicar la ley, si separando el hecho del derecho ó confundiendo ambas cosas; porque en una parte del preámbulo y en el articulado parece que se quiere el aislamiento, la separacion; pero en el párrafo que acabo de leer parece que el pensamiento del Sr. Ministro ha sido que los jurados se ocupen muy especialmente de la pena, y, por consecuencia, que decidan tambien la cuestion de derecho.

Y dejo ya el preámbulo, porque me he extendido en su exámen mucho más de lo que pensaba hacerlo, volviendo á anudar el hilo de mi discurso en la demostracion del imposible aislamiento entre el hecho y el derecho. Creo que no se ha de impugnar esta imposibilidad por los individuos de la Comision, ni por el Sr. Ministro, porque no solo la experiencia de todos los tribunales del continente, y de Inglaterra donde esta separacion no existe, sino la opinion de los juradistas más célebres del extranjero coinciden sobre este particular, creyendo imposible obtener una separacion que no se realiza nunca. Y así piensan tambien los principales mantenedores del Jurado en España.

Sin embargo, si se impugna esto por la Comision, ampliaré mis razones.

Pero si no se puede separar el veredicto del fallo; si no se puede aislar la apreciacion de la prueba de la imposicion de la pena, ¿qué queda del Jurado? Esta institucion, tal como existe en todas las legislaciones del continente está fundada en la separacion del hecho y del derecho, como necesidad imprescindible para poder dar participacion en el juicio, y suponer alguna capacidad al hombre imperito y lego; porque desde el momento en que no existe esta separacion, ya no hay ninguna ventaja en el Jurado, y no se puede admitir la capacidad del hombre lego para juzgar sobre puntos de derecho y de ley que desconoce.

Así, pues, este fundamento, que los defensores del Jurado han estado sosteniendo constantemente para dar algun carácter jurídico á la institucion, está completamente negado por ellos mismos, y desde que este fundamento, que es la piedra angular del Jurado, falta, la institucion, como jurídica, viene á tierra, y no se sostiene ya en ningun país como tal institucion jurídica más que en Inglaterra, donde es cosa muy distinta que en los países del continente. Pasaron ya por tanto los tiempos de auge y de bonanza del Jurado, que entra en su período de decadencia, y el pleito, que no ha dejado de sostenerse sobre él, está irremisiblemente perdido por los juradistas. Si el Jurado se sostiene todavía, es exclusivamente como institucion política, como garantía política; y en tal sentido, pronto le sustituirá otra cosa mejor, ó peor, no sabemos, pero cosa distinta al cabo. Desde luego las escuelas radicales tienen ya su fórmula, los jueces electivos, que es más lógica, y una consecuencia derivada rectamente de sus principios; y los que desean conservar compartida la potestad de juzgar entre el Estado y el pueblo, tienen el Escabinato, fórmula ménos falsa y artificiosa que el Jurado, y que cada vez hace más partidarios entre los juristas más liberales de Europa, principalmente en Alemania, y que empieza ya á tener partidarios en Italia.

Yo discuto de buena fe, y en tal sentido confieso que me parece difícil que en muchos años renuncien los países de Europa á dar una participacion directa al pueblo en la facultad de juzgar; pero sostengo al mismo tiempo que el Jurado está muerto. Le sustituirá otra cosa, no sé cuál será, pero eso se advierte en el movimiento científico moderno aun entre los mismos partidarios del Jurado, y en las impugnaciones que esa institucion sufre. La mayor parte de las conclusiones del Congreso de jurisconsultos suizos de 1881 son contrarias al Jurado; en Alemania tiene grandes impugnadores, y ha habido hasta el intento de sustituirle por el Escabinato para los delitos graves; allí está establecido hace años el Escabinato para los delitos ménos graves.

Contribuye mucho á la decadencia de esta institucion el descrédito que arrojan sobre ella en todas partes sus veredictos y sentencias de notoria injusticia. No necesito hablaros de lo que sucede en Francia; no hay más que leer los periódicos franceses para ver los veredictos que allí se pronuncian, y de qué manera la prensa más liberal los censura. Pues sucede mucho más en Italia, donde recientemente se ha levantado una escuela criminalista que cuenta con escritores de mucho talento y elocuencia, que hacen una guerra á muerte al Jurado, citando hechos y estadísticas que prueban el aumento enorme de criminalidad que hay en Italia desde que se introdujo el Jurado; sus impugnadores llegan allí á más, probando su venalidad y su corrupcion. Allí se sabe ya que cuando el acusado es rico y poderoso, jamás es condenado, siempre sale absuelto.

Y con respecto á Inglaterra misma, aunque no soy aficionado á hacer citas, voy á hacer una muy breve. Voy á hacerla de referencia; no conozco el texto auténtico, no me he tomado el trabajo de comprobarla; tal es la autoridad y el respeto que me merece la persona de quien la tomo. Es de una revista inglesa de gran reputacion que dice sobre el Jurado lo siguiente:

«Que los Jurados no aceptan los puntos de dere- »cho definidos por el juez, y de aquí decisiones hijas »de la ignorancia ó del error voluntario. Que con el

»Jurado es siempre incierto el éxito de los litigios. »*Que el velo que cubre las deliberaciones del Jurado es lo* »*que salva la vida á este Paladium de la libertad ingle-* »*sa; pues si fuera posible tener una relacion exacta de* »*lo que se dice y se hace en una Sala de Jurados, en una* »*semana, quedaría esta antigua institucion condenada* »*para siempre.*»

¿Sabeis de quién es esta cita? Del Sr. D. Manuel Alonso Martinez, en un discurso, elocuente como todos los suyos, del cual no leo otros párrafos porque no quiero en modo alguno molestar á S. S. Es un discurso pronunciado por S. S. en la sesion del 19 de Noviembre del 81 en el Senado, contestando al señor Romero Giron, que habia propuesto el establecimiento del Jurado.

Pues bien; cuando este es el estado de la cuestion en toda Europa; cuando el Jurado decae en todas partes; cuando no se sostiene en ninguna como institucion jurídica, sino como garantía política, nosotros tratamos de establecerlo aquí donde ha de producir resultados mucho peores que en todos los demás países en que se encuentra establecido, aquí donde las dos consecuencias inevitables del Jurado, en todas partes, la impunidad y la represion desigual de los delitos, han de adquirir proporciones verdaderamente pavorosas, por el estado especial de nuestro país, y por la competencia y amplitud que se le da en este proyecto sobre los delitos de cierta especie. ¿Quién puede esperar aquí, sin hacerse una ilusion, que el Jurado va á castigar los delitos contra el órden público? Pues si esta clase de delitos queda en la impunidad, el desquiciamiento no está lejos. En vano el Sr. Ministro de Gracia y Justicia se esforzará en llevar al Código penal algunas reformas necesarias para defender las instituciones y el órden social aquí siempre amenazado: ¡vano propósito si ese Código se ha de aplicar por el Jurado! ¿Quién puede esperar que haya aquí quien pronuncie un veredicto de culpabilidad contra aquel de quien teme, no sin fundamento y razon, que podrá aplicar contra él con rigor inexorable esa misma institucion?

No hay que olvidar que esta institucion, que da en tiempos normales y ordinarios alientos al delito, es tambien á las veces azote de tiranía y crueldad. Ahí está la historia que lo confirma, desde los tiempos de Sócrates, condenado por los Heliastas de Atenas, hasta las víctimas del terror enviadas á la guillotina por el Jurado del tribunal revolucionario, cómplice sumiso de las furias sanguinarias de Fouquier-Tinville.

Y si pasais el Estrecho y vais á estudiar la institucion allá en su cuna, podeis observar de qué manera se plegaba á la tiranía de Enrique VIII y de su hija Isabel, y más adelante encontrareis en la historia de aquel país á Tito Oates y á Jeffreyss, siniestras figuras que palpitan y viven aún despues de dos siglos en las páginas inmortales de Macaulay, el primero con sus infames delaciones desde el campo anglicano, y el segundo con sus crueles sentencias desde el opuesto, sirviéndose ambos del Jurado para manchar de sangre y cieno la Inglaterra del siglo XVII.

No es, pues, el Jurado garantía de libertad; es un medio de impunidad para el malvado en los tiempos ordinarios, y un instrumento de tiranía en manos de los Poderes absolutos y arbitrarios que engendra á las veces la trama laboriosa de la historia de un pueblo. Bien lo sabía Napoleon, y cuando se le presentaron todos los juristas de Francia con Cambacérès y Pourtalis á la cabeza, pidiéndole la supresion del Jurado por los malos resultados que daba desde su establecimiento, él lo conservó contra la opinion de todos. Con su mirada de águila comprendió bien que no podia estorbarle, á la vez que temia ver interpuesta la severa toga del magistrado entre su soberbia despótica y la justicia.

Y si estos ejemplares os parecen antíguos, ahí teneis la Rusia contemporánea, donde los *ukases* del Czar son perfectamente compatibles con el Jurado, dispuesto siempre á enviar á la Siberia ó al cadalso á cuantos nihilistas se le encomienden.

¿Qué especie de garantía para la libertad es ésta que no le ha servido nunca de escudo, que jamás la ha salvado ni defendido y que se doblega bajo todas las tiranías, sirviéndolas de dócil instrumento? Sucede con el Jurado en Europa una cosa muy parecida á lo que sucedia con la Milicia Nacional en España. La establecian y la armaban los Gobiernos liberales cuando no necesitaban garantías de libertad, puesto que ellos que representaban la libertad estaban en el Poder; y cuando venian á mandar los tiranos, como entonces se llamaba á los partidos conservadores, los milicianos arrojaban los fusiles. Pues algo más hace el Jurado porque sirve dócilmente de instrumento á la tiranía.

No hay tampoco ninguna clase de relacion, ni semejanza entre las funciones que se ejercen en el Jurado y las demás funciones de intervencion popular que ejerce el ciudadano en los países regidos por instituciones liberales.

Todas las demás funciones de intervencion del país en los asuntos públicos se ejercitan por medio de la eleccion, que lleva en sí misma el correctivo á sus peligros, porque los votos malos entran con los buenos en la urna, y en su fondo se revuelve con el veneno la triaca que ha de neutralizarlo; y como hay que pensar, para honra de la humanidad, que la mayor parte de los hombres propenden al bien y quieren la justicia, con el triunfo de la mayoría, está asegurado el triunfo de esos principios; y por lo ménos, con el triunfo de la mayoría está asegurado el triunfo de lo que quieren los más. Nada de esto sucede con el Jurado, artificio engañoso y falso, que busca siempre lo que no encuentra nunca, principio extraviado que niega en todos sus desarrollos y desenvolvimientos los principios de que se desprende.

Para formar el Jurado hay que empezar por esas primeras listas de que os hablé antes, y como esas listas no dan derecho á sentarse en el tribunal, tienen que hacer la seleccion una ó varias personas, ó las varias selecciones que segun las diferentes leyes deben practicarse hasta que resulta la lista definitiva, sobre la cual ha de hacerse el sorteo. Yo no conozco ninguna legislacion en que se haya hecho el sorteo directamente en las primeras listas que reconocen la capacidad; no ha habido ningun país que se haya atrevido á tanto.

Pues bien; ¿quién va á hacer estas selecciones? No hay más que dos sistemas en definitiva, y á ellos se pueden referir todas las leyes, incluso ésta; ó hacen estas selecciones funcionarios nombrados por el Gobierno, y en este caso el Jurado será un Jurado dependiente del Poder, ó las hacen funcionarios de eleccion popular, y en ese caso será el Jurado de parti-

do, el peor de todos los Jurados, que absolverá al amigo y condenará al adversario.

Y no hay más que estos dos sistemas. Los sistemas mixtos que se inventen son todavía peores, y no conducen á nada en este país donde siempre está en armonía el color de los funcionarios públicos, sean de orígen popular ó sean de nombramiento del Gobierno; porque cuando se cambia de Gobierno, cambia todo el personal administrativo y político. Lo mismo cambian los alcaldes, que cambian los empleados y que cambian los Diputados; por consiguiente, aquí no queda aplicacion de la soberanía popular de ningun género, porque se pierde en esta seleccion. La soberanía popular concedo que esté en las primeras listas; pero se pierde en la seleccion; y lo que va al Jurado, es la representacion del Poder ó del partido dominante. Si quereis, pues, ser lógicos, no teneis otro remedio que ir á la eleccion, porque no puedo aconsejar que vayais á echar la suerte sobre las primeras listas, lo cual no se ha hecho en ninguna parte; pero si no os atreveis á la eleccion de los jueces, que es lo que se deriva de los principios que al parecer sustentais, atreveos al ménos á la eleccion de los jurados como se hace en Suiza; eso sería lo lógico.

Y si no os atreveis siquiera á la eleccion de los jurados, como es necesario armonizar y concordar las diferentes representaciones populares en la intervencion de las varias manifestaciones del Poder público, aun os queda el recurso de elegir todos los funcionarios de representacion popular de la misma manera que se elige al Jurado. Aplicad á la designacion de concejales, á la de diputados provinciales y á la de los representantes en Córtes el mismo sistema de primeras listas, de seleccion, y de sorteo con que se forma el Jurado. Una de dos; no podeis escapar de este dilema: ó elegir á los jurados como se nos elige á nosotros, ó nombrarnos á nosotros como se elige á los jurados.

Hubo un tiempo, no muy lejano, en que un ilustre y respetable hombre público, queriendo ahorrar al país los trastornos y males que producia la eleccion de Diputados, propuso que se sacara á la suerte entre los que tuvieran capacidad. Pues para los partidarios del Jurado, este sistema no debe parecer tan malo. Aquella insaculacion, que mereció tantas burlas, al cabo no es más que el sistema de elegir el Jurado, pero mucho más perfecto, lógico y consecuente.

Hay, pues, incongruencia manifiesta en la manera de designar esta representacion popular, y la designacion de las otras representaciones; incongruencia que depende del país de donde procede esta institucion, de Inglaterra, y que allí no choca, porque allí hay muchas incongruencias de esta índole, y se respetan, porque se respetan las cosas antiguas, por ser antiguas, al paso que aquí, solo por ser una cosa antigua, decimos que es mala. Allí pueden existir instituciones que no se correspondan; pero en este país no pueden existir, porque todo lo llevamos á regla y compás, y es necesario que todas las instituciones entren en las líneas que ese compás y esa regla trazaron de antemano.

Pero, si no hay ninguna especie de correspondencia ni de semejanza entre la manera de formar el Jurado y el nombramiento de las demás representaciones que intervienen en los actos del Poder público, no hay tampoco ninguna especie de correspondencia ni de semejanza entre la funcion que desempeña el Jurado y las funciones ó derechos que ejercita el ciudadano en un país libre para intervenir los actos del Gobierno. Todas las demás intervenciones del Poder que se ejercitan; todas las aplicaciones de la soberanía popular, como dicen algunos, y quizás vosotros, se hacen por eleccion; por consiguiente la intervencion se realiza de una manera indirecta y por delegacion. El ciudadano interviene en los negocios comunales, concurriendo con otros á elegir concejales para el Ayuntamiento; interviene en los asuntos de la provincia, eligiendo diputados provinciales; interviene en los asuntos generales del país, votando á los representantes en Córtes. De suerte que el ciudadano no viene á ejercitar directamente su accion en ninguno de estos órdenes de la administracion y del gobierno, sino concurriendo con los demás que tienen el mismo derecho que él, para elegir un representante que, asumiendo los poderes de todos, ejercita la intervencion. Esta es, por consiguiente, delegada é indirecta, así como la designacion y el nombramiento del interventor es directo y claro.

En el Jurado sucede todo lo contrario. La designacion es indirecta, tan indirecta, como que no la hacen siquiera aquellos que tienen el mismo derecho, sino otras personas distintas; por consiguiente, el Jurado que se nombra no puede decirse que representa la voluntad de la mayoría, ni de la minoría, de los que tienen la misma capacidad; y la intervencion es directa é inmediata, tan directa é inmediata, que es superior y distinta á todas las demás intervenciones que se ejercitan en los actos del Poder público, y en los del Poder ejecutivo principalmente. Viene á ejercitarse justamente donde ménos se puede y se debe ejercitar en esta forma, en la administracion de justicia, que para que conserve su independencia es necesario que no se vea perturbada de este modo; y que además está intervenida anteriormente al igual que lo está el Poder ejecutivo.

Está intervenida por las Cámaras. Los representantes de la Nacion intervienen en la administracion de justicia, organizándola por medio de leyes; y esa facultad de intervencion la estamos ejercitando ahora mismo discutiendo esta ley. Todo Diputado, como todo Senador, tiene además el derecho íntegro de presentar proposiciones de ley para llevar á la administaacion de justicia las reformas que crea convenientes. Es más: tenemos aquí, á nombre del país, el derecho de inspeccion, de vigilancia y de censura sobre todos los actos de la administracion de justicia, y completa libertad para ejercitarlo. Hasta aquí llega, y de aquí no debe pasar, la intervencion del país en el Poder judicial, de la misma manera que no pasa la intervencion del país de estos límites cerca del Poder ejecutivo. Y no me digais que las garantías de la libertad exigen que el Jurado exista para que haya esa representacion del pueblo cerca del Poder judicial interviniéndole de esta manera; porque si por esa razon de las garantías de la libertad fuera necesario intervenir de esa manera excesiva y descompasada la administracion de justicia, mayor razon existiria aún para hacer lo mismo con el Poder ejecutivo, del cual pueden venir mayores peligros para la libertad: no me negareis que de esa parte están todos los riesgos y las amenazas más bien que de parte del Poder judicial.

Por consiguiente, para ser lógicos los partidarios del Jurado tendrian que pedir el nombramiento de

interventores del Poder ejecutivo, especie de jurados que estuvieran al lado de cada Ministro, de cada delegado de Hacienda y de cada empleado administrativo, interviniendo sus actos. Esto es lo que exige la consecuencia en los principios que sentais.

Pero la prueba de que los mismos defensores del Jurado no creen en los principios á que suponen obedecer, es que no se atreven á sacar en nada las consecuencias de esos principios mismos, ni á desarrollarlos lógicamente. Justamente todas las razones que se exponen para aplicar el Jurado al procedimiento criminal, y otras muchas más, militan con más fuerza para aplicarlo al procedimiento civil. En los asuntos civiles, donde se ventilan intereses y derechos de grandísima importancia, es donde tienen que mostrar los jueces mayor independencia y entereza para no faltar á sus deberes y hacer justicia; porque en estos negocios precisamente son más frecuentes las recomendaciones, los empeños y las influencias de que nuestros honrados magistrados saben sacar á salvo (me complazco en proclamarlo altamente), la dignidad de la toga, en medio de las batallas que á su alrededor se libran.

Pero vosotros, que desconfiais de la magistratura, porque solo desconfianza de los magistrados significa el Jurado, ¿no comprendeis que su rectitud podria torcerse más fácilmente, y está más expuesta á peligros en los pleitos que en los procesos?

La misma presion del Poder público, que tanto se teme, y que es la razon principal del Jurado, puede ejercerse con más daño de la libertad tratándose de los negocios civiles, en que se ventila desde la modesta hacienda del pobre hasta la cuantiosa fortuna del poderoso, que no en los negocios criminales, donde pocas veces, casi nunca, se trata ya de la pena de muerte, donde las condenas se extinguen rápidamente con los indultos, y donde se trata las más veces de criminales en cuya absolucion ó en cuya condena no pueden tener ningun interés ni la libertad, ni la tiranía. Sed, pues, consecuentes, y aplicad el Jurado á los negocios civiles, como hacen los ingleses, ó no lo apliqueis á nada.

La verdad es que no tiene el Jurado en su favor las razones que constantemente se invocan y se exponen en voz alta. No; son otras razones y otros fundamentos los que en realidad lo defienden. Lo único que hay de verdad es que entre esas razones las hay de carácter político, y las hay tambien de carácter que puede llamarse jurídico. Las de carácter político no son otras que la de ayudar y la de servir á la revolucion. El Jurado es una institucion que ayuda y sirve á la revolucion, impidiendo el castigo de los delitos que se llaman políticos y de los delitos contra el órden público, sobre los cuales no ejerce coercion alguna.

Los motivos jurídicos están en el sentido, en la tendencia de mucha parte de los criminalistas modernos, que representan todavía la reaccion exagerada contra el sistema de castigos crueles y atroces de tiempos ya pasados, reaccion que inició Beccaria, que sigue aún, y que ha traspasado sus límites, como sucede en todas las reacciones. Para los que piensan de este modo, es natural que prefieran aquel sistema que deja á los delitos en mayor impunidad, ó que impone las penas más suaves. Los que creen, por ejemplo, que el criminal es un loco ó un enfermo, tienen que considerar la pena como inícua, y es consiguiente que estas escuelas prefieran el procedimiento que rebaje más la pena, ó que tienda á suprimirla.

Voy á concluir, Sres. Diputados, procurando hacer el resúmen en breves conclusiones de los deshilvanados razonamientos que habeis tenido la indulgencia de escucharme, indulgencia que no os agradeceré nunca bastante, por más que os lo agradezca mucho.

El cuadro de impunidad de los delitos que presenta la España actual requiere con urgencia medidas y reformas que son mucho más importantes é indispensables que el establecimiento del Jurado, del cual no se puede ni se debe hablar hasta que esas reformas estén planteadas y hayan producido sus efectos.

Aun en el caso de que nos encontráramos en punto á represion criminal á la altura de los demás países, no deberíamos establecer el Jurado en España, porque en su doble carácter de institucion jurídica y de institucion política, es un artificio falso y engañoso que no corresponde á ninguno de los principios en que se funda y de los fines que se propone alcanzar.

Como institucion jurídica, el Jurado del continente, que se funda en la separacion del hecho y del derecho, no puede sostenerse desde el momento en que todos convienen, hasta los más apasionados juradistas, en que semejante separacion y aislamiento son imposibles de conseguir.

Vive todavía el Jurado por la preocupacion equivocada de los partidos liberales de que es una aplicacion de la soberanía popular, una garantía de la libertad y una defensa contra la tiranía.

He probado que con el Jurado no se aplica la soberanía nacional, que no es una garantía de la libertad, que nunca ha servido para defenderla, ni mucho ménos para salvarla, y que se ha plegado siempre á los déspotas.

Por último, he afirmado que el Jurado es siempre el desquiciamiento de la justicia; en tiempos ordinarios, de Gobiernos que respetan la ley y la opinion, medio de impunidad de los delitos; instrumento de la tiranía en tiempo de poderes despóticos, ya se llamen Enrique VIII ó Robespierre, Comité de Salud pública ó Napoleon.

Ahora, Sres. Diputados de la mayoría, vosotros decidireis, si por una vana preocupacion política, que no es siquiera una preocupacion de partido, porque el Jurado no entró nunca en los empeños del partido progresista, es una institucion que os ha traido la democracia; si por el vano alarde de defender una institucion pasada de moda, desacreditada en todas partes y que se desmorona en los demás países, podeis echar sobre vuestra conciencia el peso enorme de llamar sobre vuestro país las calamidades y desastres que seguramente ha de traer á España esa institucion en el terreno político, sin contar con la impunidad de los delitos ordinarios y la desigual é injusta represion de los mismos, secuela indispensable del Jurado en todos los países donde funciona.

El partido fusionista tiene un jefe que, por raro privilegio de la fortuna, reune en su persona, con los entusiasmos, las auras populares, los errores y las terquedades infantiles del antiguo partido progresista, el sentido de gobierno y la flexibilidad, necesarios para dirigir un partido gobernante.

El Sr. Sagasta no ha perdido nada de lo primero, y ha ganado cuanto tiene de lo segundo, abandonando algunas de las preocupaciones del viejo progresismo. Así abandonó S. S. la Milicia Nacional, y con

ese progreso evidente podeis mandar de una manera más séria que pudieron hacerlo los Gobiernos progresistas de antaño.

Con ese abandono ha ganado la libertad, que es vuestro norte, han ganado el órden y la tranquilidad del país, y vuestra formalidad y vuestra seriedad han aparecido, saliendo de entre las nubes en que las envolvian antes aquel militarismo pueril en que anduvieron siempre engolfados vuestros predecesores.

Y sin embargo, ¡qué diferencia, señores, entre aquello que abandonásteis y esto que quereis traer ahora! ¡Qué mayor garantía parece que puede encontrarse para la libertad que el acero de las bayonetas y el plomo de los fusiles que empuñan los ciudadanos! ¡El pueblo armado! ¡Es decir, la fuerza sosteniendo y defendiendo el derecho! ¡Qué diferencia entre el ejército del pueblo, como llamábais á la Milicia Nacional, y la conciencia del país, como llamais al Jurado! Esta conciencia es cosa oscura y sombría, se ejercita en sitio cerrado y triste, con fórmulas curialescas, entre negras togas y birretes inquisitoriales, respirando el aire de la Sala del tribunal, infecto y corrompido por el fermento de malas pasiones y el vaho de los criminales; pero mucho ménos infecto y corrompido, sin embargo, que las vidas y los corazones y los depravados sentimientos que allí se analizan y disecan, mostrando en toda su crudeza y repugnancia las llagas, las miserias y los horrores de la humanidad caida en la degradacion más abyecta; mientras que la Milicia Nacional, al compás de alegres músicas, desplegaba al aire en ancho espacio sus banderas, sus plumeros y sus galas, bajo los esplendores del sol de España, entusiasmando y conmoviendo al pueblo con el brillo y el ruido de las armas, el piafar de los caballos y el vibrante sonido de los clarines. El corazon del patriota latia entonces con orgullo, ufano bajo su vistoso uniforme, sintiéndose capaz de hechos nobles y heróicos. Habia ciertamente mucho de hermoso para el pueblo en todo aquello, y disponia los ánimos á alegres y buenos sentimientos.

Comparad, Sres. Diputados, cómo volvia á su familia el miliciano nacional despues de una revista, rebosando de alegría y de entusiasmo al abrazar á su mujer y á sus hijos, con el estado en que volverá á su casa el jurado, fatigados los miembros, despues de la larga sesion del Tribunal, angustiado el corazon por los horrores y vergüenzas que ha tenido que escuchar, y abrumada la conciencia con el peso de las incertidumbres de sus veredictos y de las penas que ha tenido que imponer.

Y sin embargo, vosotros abandonásteis aquello que parecia tan hermoso, é hicísteis bien, y pretendeis traer ahora esta fea y desdichada institucion del Jurado, que ni siquiera tiene en su favor ningun relumbron que la recomiende.

Yo espero todavía que no lo hareis; pero si me engañaran mis esperanzas, os debo tanto agradecimiento esta tarde por haberme escuchado tres mortales horas, que no os puedo desear otra cosa que el perdon de Dios y el olvido de la Patria.

El Sr. **ROSELL**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene S. S.

El Sr. **ROSELL**: Señores Diputados, debo principiar, ante todo, solicitando vuestra benevolencia, y no como vana fórmula de retórica, sino porque realmente la necesito, para poder cumplir, en la medida que mis fuerzas me permitan, que son muy escasas, el encargo que la Comision me ha confiado de contestar al elocuente y razonado discurso de mi querido amigo particular el Sr. Dominguez.

Ha principiado el Sr. Dominguez su discurso, combatiendo la oportunidad con que se presenta á la Cámara el proyecto de establecimiento del juicio por jurados en materia criminal. Los que nos sentamos en estos bancos, ya podiamos sospechar que le habia de parecer inoportuna al Sr. Dominguez la presentacion de este proyecto; porque para los señores conservadores nunca llega la ocasion de comenzar á introducir las reformas; y no nos extraña, por tanto, la oposicion ruda que nos anuncia, y que S. S. ha principiado á practicarla, que el partido conservador ha de hacer á este proyecto. Por otra parte, y esta es la opinion particular mia, no solo no me extraña, sino que la esperaba, y no solo la esperaba, sino que la deseaba; porque por algo nos llamamos partido liberal, y por algo el partido que tenemos enfrente, en que tan dignamente milita S. S., se llama conservador. El partido liberal tenía adquirido el compromiso de presentar este proyecto; y el partido liberal, que es un partido que vive de la opinion principalmente, y al favor de la opinion y á la confianza de S. M. debe el encontrarse en este sitio, no podia ménos de cumplir religiosamente aquellas promesas que en la oposicion habia hecho al país, promesas que habian ganado el favor de los electores, y que indirectamente le han conducido al Poder.

Dicho se está que cuando el partido liberal ofrecia estas reformas en el terreno jurídico y en el terreno político, era porque las consideraba convenientes, no solo como salvaguardia de las libertades públicas, sino como institucion jurídica, y que por lo tanto habia de apresurarse á cumplir esas promesas, no solo por ser compromisos libremente contraidos, sino tambien por creer que, al realizarlas, realizaba una de las principales misiones que al partido liberal incumben.

El Sr. Dominguez ha empezado haciéndonos una pintura del estado actual de la administracion de justicia, que, lo confieso francamente, no esperaba que saliera de lábios de S. S. Los que defendemos el Jurado, indudablemente creemos que es deficiente la actual administracion de justicia, porque si no lo creyéramos así, no os propondríamos una reforma y una reforma tan radical; pero, en realidad, no tenía esta mayoría un concepto de la actual administracion de justicia y de la magistratura española, como el que tiene su señoría. (*El Sr. Dominguez, D. Lorenzo*: No he dicho nada contra la magistratura.) Permítame S. S.: tal vez en el calor de la improvisacion ha emitido algun concepto que friamente no hubiera emitido; pero entre otros ha dicho que no existen presidentes de Sala que sepan distinguir el hecho del derecho. (*El Sr. Dominguez, D. Lorenzo*: Antes que yo lo dijo el Sr. Ministro de Gracia y Justicia.) El Sr. Ministro de Gracia y Justicia dijo otra cosa; pero á magistrados encanecidos en el ejercicio de su cargo, que no saben diferenciar el hecho del derecho, cuando han pasado su vida redactando resultandos y considerandos, que son precisamente el hecho y el derecho, no esperaba yo que se les hiciera este cargo, y ménos por parte de su señoría.

Pero ha hecho S. S. otro todavía más grave; cuando con tanta habilidad, aunque creo que sin ningun resultado, trataba de meter la cizaña entre los dis-

tintos elementos de esta mayoría, decia que no sabia por qué los demócratas tenían desconfianza en la magistratura; y añadia S. S. las siguientes palabras: siendo así que la democracia tiene representantes en la magistratura desde que fueron Ministros los señores Montero Rios y Romero Giron. Por manera que entiende el Sr. Dominguez que en este país, cuando un indivíduo que milita en un partido político llega al Ministerio de Gracia y Justicia se dedica á hacer que entre el personal de la magistratura haya indivíduos que tengan las mismas ideas políticas que él. Yo supongo que el Sr. Dominguez, al rectificar, explicará este concepto, cosa que deseo vivamente por el prestigio de la magistratura. Y aunque no me corresponde á mí ciertamente el defenderla, porque la defenderá cumplidamente, y mucho mejor que yo pudiera hacerlo el Sr. Ministro de Gracia y Justicia el dia que lo tenga por conveniente, me ha parecido, sin embargo, prudente y necesario oponer á la afirmacion del Sr. Dominguez una enérgica protesta por parte de la Comision.

Entrando S. S. en el exámen de las razones por las cuales creia que el momento actual era el ménos á propósito para introducir en la administracion de justicia la reforma que intentamos, hacía una pintura, no ya del personal, sino de la administracion de justicia, que realmente no sé qué relacion directa ni indirecta pueda tener con el Jurado; antes bien, me parece que el exagerar los vicios del actual enjuiciamiento criminal, venía como á facilitarnos un argumento en favor del Jurado que por de pronto ha de variar lo existente. No es este, sin embargo, el criterio que ha inspirado al Gobierno al presentar este proyecto, ni el que ha guiado á la Comision al emitir dictámen: la Comision y el Gobierno han entendido que era una necesidad política y social la intervencion directa del ciudadano en la administracion de justicia, y por lo tanto os proponen la aprobacion de este proyecto de ley, no porque les inspire desconfianza el dignísimo personal que compone la magistratura española, sino porque con ello tienen el firme convencimiento de que han de resultar grandes beneficios para la administracion de justicia.

Otro de los datos que el Sr. Dominguez presentaba en contra de la oportunidad de la reforma y con el cual, valiéndose de su imaginacion y de su elocuencia que yo envidio, parecia como que trataba de emocionar á la Cámara, era el reciente delito cometido en Lora del secuestro de que dias pasados se habló aquí.

Claro es que el Gobierno y la mayoría, como todos los españoles, deploran hondamente que se haya cometido ese delito; pero achacar, como S. S. hacía, á torpeza de este Gobierno el que estos delitos se puedan cometer, y achacárselo precisamente en el momento que estamos discutiendo el Jurado, me hacía á mí pensar que si el Jurado, en vez de ser un proyecto, estuviera ya establecido en España, con seguridad diria S. S. que este secuestro habia sido consecuencia necesaria y precisa del establecimiento de esta para S. S. peligrosa reforma, y sin embargo, hoy no funciona el Jurado, sino que rige ese sistema de administracion de justicia de que tal vez sea S. S. partidario, aunque no nos lo ha dicho, y el hecho ha tenido lugar.

Pero en ningun caso podia acusar de torpeza á este Gobierno porque se haya cometido un delito de esta naturaleza, porque precisamente los Gobiernos liberales han tenido la suerte de acabar con el bandolerismo, y por tanto, si algun cargo se le puede hacer á este Gobierno, no es precisamente el de que por su ineptitud ó su torpeza fomente el bandolerismo en España, ó no lo reprima con mano fuerte.

Por lo demás, entiendo que si el estado del país no es tan completamente tranquilo como todo buen español debe desear, sin embargo, no es ni con mucho tan triste como S. S. ha tratado de pintarlo; y entiendo que en la época presente, gracias á los esfuerzos del partido conservador y de los Gobiernos conservadores, y gracias tambien á los esfuerzos del partido liberal y de los Gobiernos liberales, se goza de una tranquilidad y seguridad individual como no creo que pueda presentarse otro ejemplo en la historia contemporánea.

Y descartado ya de este como incidente prévio que suscitó S. S., voy á entrar de lleno en la cuestion concreta que aquí se debate.

El Sr. **PRESIDENTE**: Por el anuncio de S. S. calculo que habrá de dilatar un tanto su discurso, y faltan pocos minutos para terminar las horas de Reglamento.

El Sr. **ROSELL**: Ya comprenderá el Sr. Presidente que todavía no he entrado en materia, y que aunque me propongo molestar muy poco al Congreso, aun tendré que hacerlo algun tanto.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Presidente no trataba de decir ni ha dicho cosa alguna que merezca ser extrañada por S. S.: se limitó á fundar, precisamente en que á esta hora va á comenzar S. S. su discurso propiamente dicho, el decirle que va á suspender la discusion, y que S. S. queda para mañana en el uso de la palabra.

Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion de los dictámenes de la Comision de actas.»

Leido el relativo al acta del distrito de Brihuega, provincia de Guadalajara, en el que se proponia se admitiese Diputado á D. José Gonzalez y Gonzalez Blanco (*Véase el* Diario *núm. 72, sesion del 20 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado, quedando admitido Diputado el Sr. Gonzalez y Gonzalez Blanco.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda proclamado Diputado el Sr. Gonzalez y Gonzalez Blanco.

Leido el dictámen correspondiente al acta del distrito de Sueca, provincia de Valencia (*Vease el* Diario *núm. 71, sesion del 19 del actual*), y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado, quedando admitido Diputado D. Rosario Camilleri Claver.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda proclamado Diputado el Sr. Camilleri Claver.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se procede á la votacion definitiva de varios proyectos de ley.»

Se leyeron, revisados por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votaron y aprobaron definitivamente, los siete siguientes proyectos de ley:

Derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de escuelas públicas. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 73, que es el de esta sesion.*)

Sobre el censo general de la poblacion de España. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos en la villa de Icod (Canarias). (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

Se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera, el dictámen de la Comision relativo á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion del dictámen de la Comision referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y Encinas de Esgueva á Pesquera.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 71, sesion de 19 del actual*), dijo

El Sr. **PRESIDENTE**: Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado:

1.ª La que partiendo de Peñafiel y atravesando los términos municipales de Manzanillo, Laugayo, Cogeces del Monte y Torrescarcela, termine en Montemayor con la provincial de Tudela de Duero á Viloria.

2.ª La que partiendo de Encinas de Esgueva y atravesando los términos municipales de Piñel de Abajo empalme en Pesquera de Duero con la de Peñafiel á Dueñas.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **PRESIDENTE**: Discusion de los dictámenes de Comision mixta.»

Leidos los que á continuacion se expresan, y no habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pusieron á votacion, y fueron aprobados en esta forma:

«Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo del pueblo de Loeches, de esta provincia, y pasando precisamente por los pueblos de Arganda y Morata de Tajuña, vaya á enlazar con la carretera de Ciempozuelos á Chinchon, en el puente sobre el rio Jarama.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Una que partiendo de la villa de Ayerbe, en la carretera de primer órden de Madrid á Francia, y pasando por Piedramorrera, Biscarrués, Ardisa y Ecla, termine en la villa de Egea de los Caballeros, provincia de Zaragoza, empalmando con la carretera que conduce á la estacion de Gallur.

2.ª Otra que partiendo de la estacion de El Tormillo, en la línea férrea de Zaragoza á Barcelona, y pasando por El Tormillo, Lamasadera, Castellflorite, Sena y Villanueva de Sigena, y atravesando el rio Alcanadre por entre estos dos últimos pueblos, se dirija por la tierra de Luna á Balfarta, para empalmar en Bujaraloz con la carretera de primer órden de Madrid á la Junquera.

3.ª Otra que partiendo de Angües, en la carretera de segundo órden de Huesca á Monzon, pase por los pueblos de Casbas, Siero de Huesca y Labata, y empalme en el de Aguas con la de tercer órden en estudio de Siétamo á Boltaña.

4.ª Otra que partiendo de la estacion de Poleñino, en la vía férrea de Zaragoza á Barcelona, pase por los pueblos de Alcubierre, Leciñena, Perdiguera y Villamayor, y termine en la general de Madrid á La Junquera, antes de llegar al puente sobre el rio Gállego.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras, y entre las de tercer órden, un ramal que sirva para la union de las de Coruña á Pontevedra y de Pontevedra al Grove, y que se denominará del Puente del Burgo al de la Barca, por la márgen derecha del Lerer.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de Tharsis y pasando por los pueblos de Cabezas Rubias y Santa

Bárbara, enlace en el Rosal de la Frontera con la del Repilado á la frontera de Portugal.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Desde Peñaranda al Guijuelo, á enlazar con la de Extremadura, pasando por Macotera, Gállegos, Salvatierra y Aldeavieja.

2.ª Desde Montejo, en la carretera de Salamanca á Extremadura, á San Bartolomé de Corneja, empalmando con la de Piedrahita y pasando por Salvatierra, Cespedosa, Bercimuelle y Gállegos.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Artículo único. Se concede una prórroga de dos años y medio á la Empresa concesionaria del ferro-carril de Zafra á Huelva para que termine las obras de dicho ferro-carril, debiendo prorrogarse proporcionalmente el pago de la subvencion que resta por abonar.»

Se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera, el dictámen relativo al proyecto de ley estableciendo la forma de pago de los débitos á la Hacienda pública de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Se leyeron por primera vez, y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran, las siguientes enmiendas al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos:

Del Sr. Alvear, al art. 8.°

Del Sr. Cánovas del Castillo, á la tercera de las disposiciones especiales.

(*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: Eleccion de cuarto Vicepresidente; continuacion del debate sobre el Jurado; discusion de los dictámenes que se han leido, y los demás asuntos puestos en el órden del dia de hoy.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y treinta minutos.

NUEVE APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente, derogando el art. 10 de la ley de instruccion pública vigente y concediendo vacaciones á los maestros y maestras de escuelas públicas.

SEÑORA: Las Córtes han aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Las escuelas públicas de todas clases y grados de la primera enseñanza vacarán durante cuarenta y cinco dias en el curso del año.

Art. 2.° El Ministerio de Fomento adoptará las medidas oportunas para la ejecucion del anterior precepto, y para que, durante el tiempo destinado á vacacion, se celebren en cada provincia conferencias y reuniones encaminadas á favorecer la cultura general y profesional de los maestros y maestras.

Art. 3.° Queda derogado el art. 10 de la ley de 9 de Setiembre de 1857.

Y el Congreso de los Diputados lo presenta á la sancion de V. M.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Señora.=A L. R. P. de V. M.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=Manuel Ibarra, Diputado Secretario.=Diego Arias de Miranda, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, sobre censo de la poblacion.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por el Gobierno de S. M., ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° El censo general de la poblacion de España se verificará cada diez años en la Península, Islas adyacentes y posesiones del Norte de Africa por la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, y en las islas de Cuba, Puerto-Rico, Filipinas, Carolinas, Palaos y posesiones del Golfo de Guinea por sus respectivos Gobiernos generales.

El próximo censo deberá efectuarse el dia 31 de Diciembre de este año.

Art. 2.° La forma y requisitos con que se ha de llevar á cabo la inscripcion se determinará oportunamente por órdenes é instrucciones especiales.

Art. 3.° Se concede al Ministerio de Fomento un crédito de 2 millones de pesetas con destino á los gastos del futuro censo, que ha de satisfacer el Estado; dicho crédito se abonará, prévia la inclusion de la cantidad correspondiente, en el presupuesto de cada uno de los seis años que se calculan como plazo para la ejecucion y publicacion del censo.

Art. 4.° Para los trabajos preparatorios del censo en el año económico actual, y á cuenta del crédito mencionado en el artículo anterior, se concede un suplemento de crédito de 150.000 pesetas á la seccion 7.ª, cap. 24, artículo único, «Material, trabajos estadísticos del presupuesto vigente.» El importe de este suplemento de crédito se cubrirá con la deuda flotante del Tesoro, si los ingresos que se obtengan por valores del presupuesto corriente resultaran inferiores á las obligaciones que deban satisfacerse.

Art. 5.° El Ministro de Fomento dispondrá lo conveniente para que se publique el movimiento de la poblacion ocasionado por los nacimientos, defunciones, emigraciones é inmigraciones que ocurran durante cada año en la Península é Islas adyacentes, valiéndose para ello de la Direccion general del Instituto geográfico y estadístico, utilizando los extractos de las inscripciones que, con la debida puntualidad, suministren los Juzgados municipales, Direcciones de sanidad marítima y cónsules de España en el extranjero, quienes al efecto recibirán las órdenes de los Ministerios de que dependan. Tambien publicará el mismo Ministerio la estadística de los matrimonios celebrados en cada año, utilizando las inscripciones del Registro civil. Estos servicios se indemnizarán á los Juzgados municipales y Direcciones de sanidad marítima con la cantidad que en cada presupuesto se fije.

Art. 6.° Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á la presente ley.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, con arreglo á lo prevenido en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, sobre concesion de suplementos de crédito al presupuesto corriente del Ministerio de la Guerra con destino al material de ingenieros.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por el Gobierno de S. M., ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se concede un suplemento de crédito de 2 millones de pesetas al crédito del art. 7.°, capítulo 7.°, seccion cuarta de «Obligaciones de los departamentos ministeriales» del presupuesto de 1886 á 87, «Material de ingenieros,» destinándose un millon á la mejora y artillado de las fortificaciones de las costas, y otro millon á las obras de reedificacion del Alcázar de Toledo. Estos créditos tendrán el carácter de permanentes hasta su inversion en las obras expresadas.

Art. 2.° El importe del suplemento de crédito que se concede por el artículo anterior, se cubrirá con los recursos extraordinarios que autorizó la ley de 2 de Agosto de 1886.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general las carreteras de la estacion de Villada á Terradillos y de Cisneros á empalmar con la de Villafolfo á Lagartos.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras las de tercer órden siguientes, en la provincia de Palencia:

1.ª Una que partiendo de la estacion de Villada, en el ferro-carril del Noroeste, y pasando por Villelga y San Martin de la Fuente, empalme en Terradillos con la carretera de Sahagun á Saldaña.

2.ª Otra desde Cisneros, por San Roman y Villaleon, á empalmar en el punto más conveniente con la de Villafolfo á Lagartos.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras la de Villarramiel á Boadilla de Rioseco.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° La carretera de Villarramiel á la de Valladolid á Santander, incluida en el plan general, se prolongará desde su punto de partida hasta Boadilla de Rioseco, denominándose carretera de Boadilla de Rioseco á la de Valladolid á Santander por Villarramiel, Casillas, Mucientes y Fuente Saldaña.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, declarando puerto de interés general de segundo órden el de San Márcos en la villa de Icod (Canarias).

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, conformándose con lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. Se declara de interés general de segundo órden el puerto de San Márcos en la villa de Icod (Canarias).

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.

La Comision encargada de dar dictámen sobre el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Alcañiz empalme en Cantavieja con la que se dirige de Iglesuela á Aliaga, en la provincia de Teruel, lo ha examinado, y tiene la honra de someter á la deliberacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Alcañiz, en la provincia de Teruel, y pasando por Aguaviva, Bordon y Mirambel, empalme en Cantavieja con la que se dirige de Iglesuela á Aliaga en la propia provincia.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Juan José Gasca, presidente.=Cárlos Castel.=Eduardo de Aguirre.=Juan Alvarado.= Francisco Gorostidi.= Manuel Allende Salazar, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley estableciendo la forma de pago de los débitos á la Hacienda pública de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales.

AL CONGRESO.

La Comision general de presupuestos ha examinado con el mayor detenimiento el proyecto de ley que presenta el Sr. Ministro de Hacienda estableciendo la forma de pago de los débitos al Tesoro público de los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales, y ha creido oportuno introducir en el mismo algunas modificaciones que, sin alterar su esencia, antes al contrario, inspiradas en el mismo criterio que informa esta ley, puedan hacer más provechosos y eficaces los resultados que por ella se aspiran á obtener en beneficio de las administraciones provincial y municipal y de los respetables intereses del Estado.

Siendo los dos extremos principales que comprende este proyecto referentes, el uno á la rebaja de los débitos y el otro á la facilidad de hacerlos efectivos, claro es que á ellos se contraen principalmente las reformas que se proponen, y que consisten, de una parte, en ampliar al segundo semestre de 1881-82 y á los años económicos completos de 1882-83, 1883-84 y 1884-85 el beneficio del 25 por 100 de bonificacion que se concedia solo en el proyecto á los débitos contraidos hasta aquella fecha, y de otra á extender hasta fin del año económico venidero de 1887-88 el plazo señalado para poder optar, con el pago al contado, á las ventajas de la condonacion.

Otra de las modificaciones formuladas, quizás la más importante de todas, es la referente al art. 3.°, en el que procurando conciliar por fundados motivos de equidad los intereses del Estado con los de las Corporaciones populares, se establece que al procederse inmediatamente á la liquidacion de sus débitos se computen á éstas en pago de los mismos los créditos que tengan reconocidos y liquidados á su favor contra el Tesoro público.

Por último, tambien se aclaran algunos conceptos que podrian aparecer dudosos, ya respecto al período desde el cual han de incluir en sus presupuestos los Ayuntamientos y Diputaciones la parte de sus débitos que determina esta ley, ya en puntos á la intervencion de los delegados de Hacienda en la aprobacion de los presupuestos municipales, ya, finalmente, en cuanto á la clase de expediente que han de seguir estas Corporaciones para disponer de sus inscripciones intransferibles de deuda perpétua al 4 por 100, procedentes de sus enajenados bienes de propios, que fácilmente se observan al confrontar el proyecto con este dictámen.

La Comision tuvo la complacencia de que todas estas alteraciones fueran oportunamente admitidas y aceptadas por los Sres. Ministros de Hacienda y Gobernacion, por lo que tiene el honor de someter desde luego á la aprobacion del Congreso el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos que se hallen en descubierto con el Tesoro público, quedan obligados desde la publicacion de la presente ley á incluir en sus respectivos presupuestos de gastos, á contar desde el adicional que formen para 1887-88, el crédito necesario para satisfacerlos, por trimestres vencidos, en seis anualidades, sin que en ningun caso pueda exceder dicho crédito del 15 por 100 de sus presupuestos anuales de ingresos, entendiéndose en este caso prorrogado el plazo hasta la extincion de los débitos.

Las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos que, en cumplimiento de las disposiciones legales vigentes, hayan incluido en sus presupuestos ordinarios de gastos para el año económico de 1887-88 la

totalidad de sus débitos al Tesoro público, podrán optar á las ventajas de esta ley, bien pagándolos al contado dentro del plazo que más adelante se determina para utilizar el beneficio de las condonaciones, ó bien entendiéndose limitada la consignacion del importe total de sus descubiertos á la sexta parte de los mismos ó al 15 por 100 de los ingresos presupuestos, segun los casos.

Art. 2.° Los gobernadores civiles cuidarán de que se comprenda en los presupuestos provinciales la partida equivalente á la sexta parte del débito que resulte á las Corporaciones, ó el 15 por 100 del presupuesto que deba percibir la Hacienda, y no aprobarán los municipales sin oir antes á los delegados de Hacienda acerca de si se contiene en ellos el importe de lo que corresponda al Tesoro público por el período á que se refieran.

Art. 3.° Los débitos por cualquier concepto y período que estén sin puntualizar por faltas de contabilidad, serán inmediatamente liquidados, computándose en esta operacion á las Corporaciones deudoras los créditos reconocidos y liquidados á su favor contra el Estado.

Los débitos que por virtud de estas liquidaciones resulten en definitiva á favor del Tesoro público, se satisfarán en la misma forma que establecen los artículos anteriores, contándose para ellos, desde la fecha de esta ley, el plazo de prescripcion establecido en el art. 7.° de la de 31 de Diciembre de 1881.

Art. 4.° Las Corporaciones que satisfagan antes de 30 de Junio del año próximo 1888 la totalidad de sus atrasos por contribuciones, rentas é impuestos, obtendrán las siguientes bonificaciones: 50 por 100 por los correspondientes hasta fin del presupuesto de 1874-75, y 25 por 100 por los contraidos durante los presupuestos de 1875-76 al de 1884-85 inclusive.

Art. 5.° A los fines del artículo anterior, las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos podrán disponer de las inscripciones intransferibles de deuda perpétua al 4 por 100, procedentes de sus bienes enajenados y de los capitales de esta procedencia que tengan consignados en la Caja general de Depósitos. Dichas inscripciones se convertirán para su enajenacion por el Tesoro en títulos al portador, y se admitirán al precio medio de la cotizacion oficial del mes anterior al en que se solicite la compensacion. En el expediente especial que se instruirá al efecto, será necesariamente oido el delegado de Hacienda antes de que recaiga la resolucion del Gobierno.

Las Corporaciones provinciales ó municipales no podrán hacer uso del derecho que les concede el artículo 19 de la ley de 1.° de Mayo de 1855 mientras se hallen en descubierto con el Tesoro.

Art. 6.° El cobro en cada trimestre de las cantidades que correspondan á la Hacienda se verificará dentro de los plazos reglamentarios; pero si á pesar de esta prescripcion resultaren descubiertos al terminar el presupuesto, se procederá desde luego á la instruccion de expediente contra las Corporaciones deudoras, para averiguar si por su parte ha habido omision, descuido, negligencia ó indebida aplicacion de los ingresos, en cuyo caso serán declarados responsables los indivíduos que las compongan, con arreglo á lo dispuesto en el art. 22 de la ley de administracion y contabilidad de 25 de Junio de 1870.

Art. 7.° Los gobernadores civiles y los delegados de Hacienda serán responsables de las infracciones que cometan ó consientan contra lo dispuesto en los artículos anteriores.

Art. 8.° Los Ministros de la Gobernacion y de Hacienda dictarán las disposiciones convenientes para el cumplimiento de esta ley.

Palacio del Congreso 20 de Abril de 1887.=Manuel de Eguilior, presidente.=Vicente Santamaría de Paredes, vicesecretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmiendas al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

Del Sr. **ALVEAR** al art. 8.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer la siguiente enmienda al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos:

«Art. 8.° Las funciones de jurado no son obligatorias, y solo pueden ser ejercidas por españoles que reunan la cualidad de letrado.»

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Emilio de Alvear.=Antonio Cánovas del Castillo.=C. El Conde de Toreno.=El Vizconde de Campo-Grande.=José de Cárdenas.=Manuel Danvila.=Luis de Landecho.

Del Sr. **CANOVAS DEL CASTILLO**, suprimiendo la tercera de las disposiciones especiales.

Los Diputados que suscriben tienen la honra de proponer la siguiente enmienda al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos:

Disposiciones especiales.

«Se suprimirá en el dictámen la tercera de las mencionadas disposiciones.»

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Antonio Cánovas del Castillo.=El Vizconde de Campo-Grande.=C. El Conde de Toreno.=Francisco Silvela. Javier Los Arcos.=Alejandro Pidal y Mon.=Antonio Camacho del Rivero.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL VIERNES 22 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO: Abrese á las tres y cuarto.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Se leen y quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision mixta: incluyendo en el plan general de carreteras del Estado una de Ubeda á Villamanrique; de Puertollano á Fuencaliente; de Torrejon el Rubio á Cañaveral; de Dos Hermanas á Los Palacios; de Egea de los Caballeros á Zuera; de Albalate á Fonz; de Jerez de la Frontera á Algeciras; de Búrgos á Pinza; de Aranda de Duero á Ayllon; de Aranda de Duero á Cantalejo; de Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray; de Horca de Bóveda á Medina de Pomar, y de Sedano al puente de Covauera.=Pasa á la Comision correspondiente una exposicion de la Sociedad de ganaderos de Belchite, pidiendo que se desestime el proyecto de ley relativo al impuesto sobre la ganadería.=El Sr. Ministro de la Guerra ocupa la tribuna y da lectura de dos proyectos de ley, el primero reformando la ley constitutiva del ejército, y el segundo suprimiendo las retenciones sobre los sueldos de los jefes, oficiales y clases asimiladas del ejército, y creando un Banco militar de préstamos.=Pasa á la Comision correspondiente una exposicion, presentada por el Sr. Rodriguez Batista, del director, profesores y ayudantes de la Escuela de Bellas Artes de Cádiz, pidiendo se incluya en los presupuestos del Estado el sostenimiento de dichas escuelas.=Pregunta del Sr. Dabán al señor Ministro de la Guerra para que declare si entiende que los ajustes individuales pueden producir sus efectos antes que los cuerpos hayan liquidado con el Estado, ó si hay que esperar á que se haga esa liquidacion para que pueda hacerse al indivíduo.=Contestacion del Sr. Ministro de la Guerra.=Rectificaciones de ambos señores.=El Sr. Sanchez Campomanes reitera la pregunta que hizo dias pasados al Sr. Ministro de la Guerra sobre la existencia de una asociacion para reorganizar el arma de infantería por encima de la ordenanza y de los reglamentos vigentes, deseando conteste si una vez enterado de tal asociacion está dispuesto á castigarla.=Contestacion del Sr. Ministro de la Guerra.=Rectificacion del Sr. Sanchez Campomanes, anunciando sobre este punto una interpelacion.=Contestacion del señor Ministro de la Guerra, manifestando que la acepta y que señalará dia para contestarla.=Jura y toma asiento el Sr. Gonzalez Blanco, anunciándose que ingresaba en la quinta Seccion.=ORDEN DEL DIA: eleccion de cuarto Vicepresidente.=Se verifica esta operacion, resultando haber tomado parte en ella 121 Sres. Diputados, y obtenido el Sr. Cárdenas el mismo número de votos.=Queda el Sr. Cárdenas proclamado cuarto Vicepresidente del Congreso.=Continúa la discusion pendiente sobre el establecimiento del Jurado, y el Sr. Rosell en el uso de la palabra.=Rectificaciones de los Sres. Dominguez (D. Lorenzo) y Rosell.=Renuncia la palabra el Sr. Dominguez (D. Lorenzo).=Se suspende esta discusion.=Se aprueban definitivamente, y pasan al Senado, los dos proyectos de ley, á saber: autorizando al Gobierno para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica, y declarando incluidas en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y de Encinas de Esgueva á Pesquera de Duero.=Se da cuenta, y el Congreso queda enterado, de la constitucion de una Comision.=Se leen por primera vez, y pasan á la Comision, varias enmiendas al dictámen relativo al establecimiento del juicio por jurados.=

Queda sobre la mesa un dictámen autorizando la prolongacion hasta Memerea del ferro-carril de las minas de Triano á la ría de Bilbao.=Orden del dia para mañana: los dictámenes que se han leido; continuacion del debate pendiente sobre el establecimiento del Jurado, y los demás asuntos señalados para la de hoy.=Se levanta la sesion á las siete.

Se abrió á las tres y cuarto, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran, los siguientes dictámenes de Comision mixta:

Incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Ubeda (Jaen) termine en Villamanrique (Ciudad-Real). (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 74, que es el de esta sesion.*)

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios y de Ejea de los Caballeros á Zuera. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Albalate á Fonz. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Jerez de la Frontera (Cádiz) á Algeciras. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar, y Sedano á Covauera. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Prévia la vénia del Sr. Presidente, ocupó la tribuna el Sr. Ministro de la Guerra y dió lectura de los dos siguientes proyectos de ley á que se refieren los Reales decretos siguientes:

«De acuerdo con el Consejo de Ministros, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de la Guerra para que presente á las Córtes un proyecto de ley constitutiva del ejército.

Dado en Palacio á 22 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola. Es copia.=Manuel Cassola.

(*Véase el proyecto en el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

De acuerdo con el Consejo de Ministros, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de la Guerra para que presente á las Córtes un proyecto de ley suprimiendo las retenciones sobre los sueldos de los jefes, oficiales y clases asimiladas del ejército, y creando un Banco militar de préstamos.

Dado en Palacio á 22 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola. Es copia.=Manuel Cassola.»

(*Véase el proyecto en el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Los proyectos de ley pasarán á las Secciones para nombramiento de Comision, y se imprimirán y repartirán á los Sres. Diputados.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Rodriguez Batista tiene la palabra.

El Sr. **RODRIGUEZ BATISTA**: La he pedido para presentar una exposicion que dirigen á las Córtes el director, profesores y ayudantes de la Escuela de Bellas Artes de Cádiz, pidiendo se incluya en los presupuestos del Estado el sostenimiento de estas Escuelas, como comprendidas en la segunda enseñanza.

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **PRESIDENTE**: El Sr. Dabán tiene la palabra.

El Sr. **DABAN**: Para dirigir una pregunta al señor Ministro de la Guerra, sintiendo tener que dirigírsela despues de la larga lectura que S. S. ha hecho; pero, en fin, procuraré que pueda contestarme con un monosílabo para que no sea mucha la molestia que le ocasione.

Yo deseo que S. S., que ha sido director de arma y coronel de regimiento, tenga la bondad de decirme si entiende si los ajustes individuales pueden producir sus efectos antes que los cuerpos hayan liquidado con el Estado, ó si hay que esperar á que se haga esa liquidacion con el Estado para que pueda hacerse la liquidacion al indivíduo.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Segun los reglamentos y segun la práctica constante en el ejército, para ultimar los ajustes individuales, se necesita que la Administracion militar haya liquidado con los cuerpos; pero no que haya liquidado con el Estado.

Es cuanto tengo que decir al Sr. Dabán.

El Sr. **DABAN**: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **DABAN**: Para decir al Sr. Ministro de la Guerra, que de antemano sabía la contestacion que S. S. habia de darme, pero yo necesitaba que se me diera aquí solemnemente para rogar en seguida, como ahora ruego, al Sr. Ministro de la Guerra, se haga intérprete de mis deseos cerca de su compañero el Sr. Ministro de Ultramar, y es que el Sr. Ministro de Ultramar se convenza de que se puede pagar á los indivíduos licenciados del ejército de Cuba sin esperar á que la Administracion militar liquide con el Estado. Esto es lo que vengo sosteniendo hace siete años, y no he encontrado en el Gobierno el apoyo necesario; y por eso me he dirigido á S. S., pues sabía que el actual Sr. Ministro de la Guerra, que ha sido antes director en el Ministerio de su cargo, y que siendo coronel ha mandado cuerpo, habia de estar de acuerdo conmigo.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Como ha indicado ya el Sr. Dabán, no es este el momento más oportuno para entrar en un debate de esta naturaleza. Yo no puedo ménos de sostener cuanto he dicho antes, porque está conforme con las disposiciones vigentes; pero si S. S. hace la pregunta y exige de mí esa afirmacion, y tiende á llevar la discusion á otro punto, no es ciertamente este el momento en que yo pueda aceptarla. De todos modos, la afirmacion que he hecho queda en pié, salvo que haya alguna ley en concreto que introduzca excepciones para casos determinados.

El Sr. **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sanchez Campomanes.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: He pedido la palabra, para dirigir una pregunta al Sr. Ministro de la Guerra.

Hace dias que tuve el honor de manifestarle que se habia creado una asociacion, para legislar por encima de la Ordenanza y de los reglamentos, y velar por el prestigio del arma de infantería. El Sr. Ministro de la Guerra dijo entonces que no tenía conocimiento de qué existiera esa asociacion, y que caso de existir, estaba dispuesto á castigarla. Yo deseo saber si S. S. se ha enterado, y qué disposiciones ha adoptado.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): El Ministro de la Guerra, lo único que tiene que decir en este momento al Sr. Sanchez Campomanes es que sigue enterándose, y en cuanto haya terminado dará á S. S. la contestacion propia á las resoluciones que tome.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **SANCHEZ CAMPOMANES**: Como creo que ha pasado tiempo suficiente para que el Sr. Ministro de la Guerra se haya enterado de una cosa de que están enterados el ejército y el país, yo desde luego, no habiéndome satisfecho la contestacion del Sr. Ministro de la Guerra, le anuncio una interpelacion que estoy dispuesto á explanar en el acto, porque estoy mejor enterado que S. S., á pesar de ocupar S. S. el elevado y merecido puesto que ocupa.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. Ministro de la **GUERRA** (Cassola): Aceptada la interpelacion, el Ministro señalará dia para contestarla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Va á entrar á jurar un señor Diputado.»

Juró y tomó asiento el Sr. Gonzalez y Gonzalez Blanco, anunciándose que ingresaba en la Seccion quinta.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se procede á la eleccion de cuarto Vicepresidente.»

Verificado dicho acto, resultó que habian tomado parte en la votacion 121 Sres. Diputados, mitad más uno 62, habiendo obtenido D. José de Cárdenas 121 votos.

El Sr. **PRESIDENTE**: Queda elegido cuarto Vicepresidente el Sr. D. José de Cárdenas.

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion del dictámen referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 42, sesion del 10 de Marzo último, y* Diario *núm. 73, sesion del 21 de Abril.*)

El Sr. Rosell, de la Comision, tiene la palabra para continuar su discurso, primero en pró.

El Sr. **ROSELL**: Señores Diputados, al reanudar en la sesion de hoy las observaciones que tuve el honor de exponeros ayer en defensa del proyecto de ley sometido á vuestra deliberacion, necesito ante todo, daros gracias muy expresivas por la benevolencia conque os dignásteis escucharme. Por la concision y brevedad con que recogí alguno de los puntos que habia tratado el Sr. Dominguez, comprendereis el empeño mio de molestar vuestra atencion el ménos tiempo posible.

Creo haber dicho lo bastante en el dia de ayer en justificacion de la oportunidad con que se presenta por el actual Gobierno á la discusion de las Cámaras el proyecto de juicio por jurados en materia criminal, y me corresponde hoy contestar á las observaciones que hizo el Sr. Dominguez en contra del proyecto, y á las que se sirvió hacer respecto del Jurado en general.

El Jurado puede ser estudiado y considerado, y lo ha sido siempre, bajo dos aspectos: primero, como institucion política; segundo, como institucion jurídica.

No quiere esto decir que entre el Jurado como institucion política y el Jurado como institucion jurídica, pueda establecerse una distincion absoluta, puesto que el Jurado es uno, y además no puede ser buena institucion política, si no lo es jurídica, como no puede ser buena institucion jurídica, si no es buena institucion política; pero, en fin, se puede estudiar la cuestion bajo dos puntos de vista, y me parece lógico en este momento empezar haciéndolo, considerándolo como institucion política.

El Jurado del continente, de todas las Naciones de Europa donde se halla establecido, aunque se ha tomado la idea del Jurado inglés, no responde en realidad á las necesidades que hicieron nacer la institucion en Inglaterra, sino por el contrario, responde á otros principios, á otras ideas que tuvieron su orígen y encarnacion en la revolucion francesa. La Asamblea de 1789 al reivindicar para la Nacion el ejercicio de su soberanía, se encontró como primera condicion para que esta soberanía tuviera realidad y no fuera una palabra vana, con que era menester una intervencion directa por parte del pueblo en la administracion de justicia. Este mismo criterio, este mismo principio es el que ha inducido á todas las Naciones de Eu-

ropa á establecer el juicio por jurados, principalmente en materia criminal.

Lo que hay es que una vez obtenida esta garantía, una vez en posesion de ese instrumento de seguridad para el ejercicio de todos los derechos reconocidos en las Constituciones tanto al indivíduo como á las colectividades, y cuando ya no ha habido necesidad de luchar, se ha considerado la institucion bajo el punto de vista esencialmente jurídico: así es que en las magníficas y luminosas discusiones que en la Asamblea francesa de 1789 tuvieron lugar sobre esta importante materia, predominaba el principio político, y en las discusiones que han tenido lugar recientemente en las Cámaras alemanas é italianas por ejemplo, asegurado ya el principio político, se ha tratado de investigar, de estudiar y de mejorar esa institucion con el fin práctico de que responda, del mejor modo posible, á las necesidades de una pronta y recta administracion de justicia.

No se ha negado por nadie, ni creo que nadie lo niegue en esta Cámara, que la soberanía reside esencialmente en la Nacion; no creo que se pueda negar por ningun partido político que el país tiene una intervencion directa en el Poder legislativo y una intervencion indirecta en el Poder ejecutivo: ahora bien; si yo os demuestro que sin tener una intervencion directa é inmediata en la administracion de justica, resulta ineficaz é inútil en la práctica toda intervencion en el Poder legislativo y en el ejecutivo, no tendreis más remedio que convenir conmigo en que si realmente tratamos de implantar y de afianzar en España el sistema representativo, ha de venir como una consecuencia lógica y necesaria el establecimiento del Jurado.

Cuando los Poderes públicos se movian en una esfera de accion más ámplia; cuando las facultades del Poder ejecutivo eran, se puede decir omnímodas, y tenian la facultad de hecho discrecional de utilizar toda clase de resortes y de medios para mantener la paz pública y para asegurar lo que ellos entendian que era una buena gobernacion del Estado, el Poder judicial no tenia la importancia política que tiene hoy dia; pero desde que en las Constituciones y en las leyes orgánicas que las desenvuelven se marca á cada institucion, indivíduo ó colectividad la órbita dentro de la cual se debe mover, desde el momento en que la libertad individual está bajo el amparo de los tribunales de justicia, es preciso admitir que será inútil que en las Constituciones y en las leyes se tomen toda clase de precauciones para garantizar el libre ejercicio de los derechos que las mismas reconocen y sancionan, si luego en su aplicacion y al tratar de hacerlos efectivos pueden ser falseados estos derechos por un Poder que, ó no sea completamente independiente, ó en el cual no intervenga de una manera directa la soberanía popular.

Por esto, en los tiempos modernos, se ha considerado que todo lo que tiende á mejorar los procedimientos de enjuiciamiento en materia criminal viene á constituir una garantía política para el libre ejercicio de todas las libertades y para el respeto de todos los derechos, y por esto ha llegado á decir un autor inglés, aunque exagerando la idea, que en un país en que el enjuiciamiento criminal respondiera á las necesidades modernas de la ciencia penal, era más libre el que estuviera condenado á muerte que un bajá de Turquía; porque no debemos olvidar que todo cuanto tiende á perfeccionar el procedimiento en materia criminal, y todo cuanto tiende á limitar las facultades discrecionales de cualquier autoridad ó de cualquier poder en esta materia, tiende directamente á favorecer y á asegurar el derecho del inocente, y con esto contesto de paso á una observacion que hacía el Sr. Dominguez de que únicamente los criminales podian tener interés en que se estableciera en España el Jurado, y en que se introdujeran en España reformas en el enjuiciamiento criminal.

El Sr. **DOMINGUEZ** (D. Lorenzo): No he dicho tal cosa, ni nada que se le parezca.

El Sr. **PRESIDENTE**: Ya rectificará S. S.

El Sr. **ROSELL**: El juzgar, Sres. Diputados, ha sido siempre acto de soberanía. Antiguamente se llamaba á los Reyes jueces, y como ha dicho muy bien en un elocuente discurso que todos tendreis presente nuestro ilustre Presidente, el juzgar es reinar. Así vemos, por ejemplo, que cuando la soberanía reside en una casta determinada, en esa misma casta reside el derecho de juzgar; así vemos que cuando en la Edad Media la soberanía se fracciona y se divide, la justicia penal se convierte en justicia señorial, y así vemos que, á consecuencia de la lucha que hubo en la Edad Media entre el Poder Real y los nobles, lucha en que quedó vencedor el principio monárquico apoyado en las Municipalidades, el derecho de juzgar se consideró como una emanacion directa del Soberano ó del Príncipe.

Por esto vemos que cuando, á consecuencia de las ideas implantadas por la Revolucion francesa, los pueblos de Europa, en su inmensa mayoría, reivindicaron su derecho de soberanía que les habia sido desconocido ó negado en todas partes durante el predominio del poder absoluto de los Reyes, se implantó, en una forma ó en otra, porque esto importa poco al caso, la intervencion directa del pueblo en los juicios criminales. En España, prescindiendo de investigaciones históricas, que no considero pertinentes al caso, respecto de lo que pasaba en la Edad Media, en alguna de cuyas instituciones ha creido ver un insigne jurista algo como un gérmen del Jurado moderno prescindiendo, repito, de investigaciones históricas, hay un hecho que no se puede negar, y es, que la primera vez que se habla en España de Jurado es en la Constitucion de 1812, es decir, la primera vez que se reconoce el principio de la soberanía nacional. Se vuelve á afirmar esta idea en la Constitucion de 1837, y allí se establece tambien terminantemente el juicio por jurados, y todos recordais que en las vicisitudes por que hemos pasado durante nuestra azarosa historia contemporánea, el Jurado ha aparecido y ha desaparecido, ha nacido, se ha desarrollado, ha crecido y ha muerto á medida que se ha desarrollado, que ha crecido ó que ha muerto la libertad. El Sr. Dominguez nos decia que esta era una ilusion que teníamos los liberales; que el Jurado, lejos de ser una garantía para los derechos individuales, era más bien un instrumento para el despotismo, y nos afirmaba que en épocas normales el Jurado solo servía para absolver á los delincuentes, y que en circunstancias excepcionales, el Jurado se prestaba dócilmente á servir los caprichos y la voluntad de cualquier déspota, citando como ejemplo lo acaecido en Francia durante la Convencion.

El Sr. Dominguez, que es tan ilustrado y tan conocedor de estas materias, seguramente que habrá

dicho esto porque las necesidades de la discusion se lo imponian; pero sabe perfectamente que en la época de la Convencion y del terror, hubo un tribunal que se llamaba Jurado; pero no existia tal Jurado, porque las cosas no son lo que se llaman, ni lo que se quiere ó conviene que sean, sino lo que realmente son en sí; y que cuando Robespierre trató de imponer el terror, y yo no vengo aquí á juzgar los actos de aquella revolucion, cuando creyó que para defender á Francia necesitaba el terror como un arma de combate contra los que en el interior y en el extranjero combatian á la República, lo primero de que se preocupó fué de desnaturalizar la institucion del Jurado, para que pudiera prestarse á los fines de su política; y cuando más tarde Napoleon organizó y varió las instituciones políticas y sociales con ideas no muy liberales por cierto, no se atrevió á chocar de frente con el sentimiento de aquel pueblo, en que se habia arraigado ya la institucion del Jurado, pero se consideró, sin embargo, en la necesidad de reformar su organizacion, de manera que pudiera servir para sus fines políticos y administrativos. Por manera que las citas históricas que nos adujo el Sr. Dominguez, lejos de probar la tésis que sustentaba, demuestran todo lo contrario, es decir, demuestran la afirmacion que he tenido el honor de haceros al principio: que el Jurado ha nacido, ha crecido y se ha desarrollado en todos los países del mundo, por lo ménos en su mayoría, con la libertad, y ha sufrido los mismos eclipses que ésta.

Nos citaba el Sr. Dominguez el ejemplo de Rusia, y decia que allí el Jurado vivia en paz y armonía con el Poder omnímodo del Emperador. Yo realmente no conozco lo suficiente la organizacion judicial de Rusia para poder contestar concretamente á S. S.; pero sin conocerla, me atrevo á negar en absoluto que en Rusia pueda existir el Jurado con todas las condiciones y con todos los requisitos esenciales para que esta institucion judicial constituya el verdadero Jurado. Por de pronto en Rusia conocen de casi todos los delitos, de los delitos más importantes, comisiones militares que entiendo que lejos de parecerse y de tener semejanza con el Jurado, son precisamente la negacion del principio en que el Jurado se funda. Por manera que esta institucion considerada bajo el aspecto político es una necesidad á mi entender en todo país regido por instituciones representativas. Y no es que considere yo que el Jurado sea un derecho individual del ciudadano. No; el Jurado constituye un derecho del acusado á ser juzgado por los ciudadanos en todo lo que se refiere al hecho; y respecto del ciudadano llamado á ser jurado, lejos de ser un derecho, es una carga, es una obligacion que se impone en beneficio comun.

A mi modo de ver estos principios que tan someramente os he expuesto, han de ser los que profesen todos los partidos liberales que se sientan en esta Cámara, y entiendo tambien que no ha ser más ruda la oposicion que nos anunciaba ayer S. S. que seguramente harian las demás minorías de este Congreso, y aun algunos indivíduos de la misma mayoría, que la que se propone hacer el mismo partido conservador; porque si bien es muy fácil que en algun punto no estén conformes con el proyecto, si bien es muy fácil que esos indivíduos hagan algunas observaciones respecto de esos puntos, observaciones á que ya les ha invitado la Comision en el preámbulo del dictámen, porque no tiene la pretension de haber hecho una obra perfecta, ni muchísimo ménos, sino que solo ha querido presentar un trabajo que sirviera de base para la discusion; si bien es fácil todo esto, yo creo que las demás fracciones no han de hacer la oposicion ruda que piensa hacer el partido conservador; y por cierto que yo le agradeceria al Sr. Dominguez, aunque mi autoridad es insignificante, que nos explicara algunas frases que pronunció respecto á la oposicion enérgica que va á hacer el partido conservador al proyecto; porque entiendo que ese partido, por lo que se deduce de las palabras del Sr. Dominguez, se va á colocar en una situacion intransigente que no considero yo propia ni de su historia, ni de su significacion en esta Cámara.

Respecto á que en la Comision ha predominado y se ha impuesto el elemento y el criterio democrático, yo he de decir á S. S. que eso no ha sido más que una habilidad de S. S. para tratar de indisponer á los distintos elementos políticos que constituyen esta mayoría; pero crea el Sr. Dominguez que en la Comision ha reinado un perfecto acuerdo en todas las discusiones. No diré yo que todos hayamos opinado de la misma manera en todos los detalles del proyecto, porque si esto os dijera, no me creeríais; pero como nuestro propósito no era hacer un proyecto que respondiera en todos sus detalles á nuestras ideas individuales, sino un proyecto que tradujera el espíritu de la mayoría, que es uno, mal que pese á S. S., no ha habido en la Comision ni imposiciones por parte de los demócratas, ni abdicaciones por parte de los que no lo son.

Me parece que estas breves consideraciones bastan para dejar á un lado ya el aspecto puramente político que pueda tener el Jurado, y entro desde luego á examinar la institucion bajo el punto de vista jurídico, que es, como comprenderán los Sres. Diputados, la verdadera cuestion, y sobre todo la más práctica en una discusion de esta especie.

Como ya he indicado antes, Sres. Diputados, si el Jurado, aparte de ser una institucion política, no respondiera á los fines de la buena administracion de justicia, dicho se está que no lo podríamos aceptar, porque el Estado ante todo tiene una mision que no le ha negado ninguna escuela, ni aun la más individualista, que es la realizacion del derecho; y por tanto, si trajéramos ahora instituciones que en vez de servir para realizar aquel fin primordial sirvieran para perturbarle ó para falsearle, dicho está que el Estado dejaria de cumplir con la fundamental y principal de sus misiones; y por lo tanto, no podia de ninguna manera ser buena institucion política aquella que barrenara los principios fundamentales del Estado. El Sr. Dominguez se extendió mucho al tratar del aspecto jurídico de esta institucion en la separacion del hecho y del derecho, suponiendo que esta separacion es imposible, y suponiendo además que esta separacion es el fundamento jurídico del Jurado, y decia: Si la institucion ha tenido y tiene su principio en la reparacion del hecho y del derecho, y esta separacion es completamente imposible conforme han reconocido todos los tratadistas, y aun reconoce implícitamente el Sr. Ministro de Gracia y Justicia en el preámbulo del proyecto, cae por su base la institucion, puesto que el principio en que se apoya es falso.

La separacion del hecho y del derecho no es el principio filosófico del Jurado; cuando se estaba en el

período de lucha y de propaganda para implantar esta institucion en Europa, se utilizó como arma de combate y como manera de ganar adeptos para el Jurado la separacion entre el hecho y el derecho; pero recordará el Sr. Dominguez que esa misma separacion no la aceptó la Asamblea Constituyente de 1789; los murmullos con que recibia las observaciones de Robespierre cuando abogaba por la aplicacion del Jurado en materia civil, sosteniendo que era tambien posible en estos asuntos la separacion absoluta entre el hecho y el derecho; demostraban por manera bastante clara que no era esta la opinion de aquella Asamblea; repito que esto fué un arma para hacer la propaganda en favor del Jurado; pero hoy, establecido ya, pocos son los tratadistas que sostienen que esta separacion, en la forma y manera como la entiende el Sr. Dominguez, sea posible, y en eso estoy conforme con S. S. El verdadero principio filosófico de la institucion del Jurado en materia criminal, en mi modesto modo de ver, es otro muy distinto; segun mi entender, el principio del Jurado en materia criminal, está en el derecho que tiene todo ciudadano á no sufrir pena por causa de delito, sino en el caso de que su culpa se haga evidente á la inteligencia comun de sus conciudadanos; ese creo yo que es el principio del Jurado. Ya comprenderá el Congreso y el Sr. Dominguez que yo no he inventado esta teoría; está expuesta ó indicada cuando ménos por un autor que seguramente merecerá las simpatías del Sr. Dominguez, cual es Bluntschli.

Por manera que todos los razonamientos que nos hacía ayer el Sr. Dominguez, encaminados á demostrar que las tendencias de la ciencia penal y lo que sucede en el ejercicio de todas las industrias y en el desempeño de todas las profesiones, de que el hábito y la competencia especial y los estudios científicos han sido siempre una recomendacion para poder con más acierto desempeñar sus respectivos cometidos, caen por su base, desde el momento que, aun cuando yo admitiera, que no admito, que el juez de derecho tuviera más competencia para juzgar del hecho, aun cuando esto fuera cierto, así y todo quedaba incólume el principio jurídico de que, cuando los ciudadanos entienden que el autor de un hecho no es culpable, la sociedad no tiene derecho á imponerle pena alguna.

Y entro ahora á tratar de la cuestion referente á la separacion entre el hecho y el derecho.

Efectivamente, si se entiende por hecho el acto material, no hay posibilidad de separarle del derecho. Pero es que el acto material por sí solo no constituye el hecho: el acto material es una parte del hecho; el verdadero hecho en el sentido en que de él ha de conocer el Jurado, es el hecho con todos los elementos morales y jurídicos que lo completan.

Me explicaré más claro, porque la materia es un poco abstracta; mi palabra responde muy poco á mis ideas, y sentiria en este punto tan esencial no explicarme con toda claridadd.

En todo acto punible y en todo juicio, cuando se llega ya al punto de dictar la sentencia, hay que considerar cuatro puntos: primero, el acto material, que repito que por sí solo no tiene realidad; segundo, la relacion entre este acto material y el agente que lo ha ejecutado; tercero, la relacion entre ese mismo acto material y la ley penal, y cuarto, la aplicacion de la pena en el caso de que el acto completo caiga dentro de alguna de las hipótesis establecidas en el Código penal. Pues bien, á mí me parece que es perfectamente posible, y creo que en el proyecto lo hemos conseguido, establecer una absoluta y completa diferenciacion entre los dos primeros puntos que antes he expresado y los dos segundos; es decir, yo entiendo que se le puede preguntar al Jurado respecto del hecho y respecto de la intencionalidad del agente, ó mejor dicho, respecto de la apreciacion de las pruebas y respecto de la imputabilidad al procesado del acto que ha ejecutado; y que se puede perfectamente y con toda separacion dejar al tribunal de derecho que con esas premisas declare si ese acto está comprendido dentro de alguno de los preceptos del Código penal, y caso que así sea, la pena que corresponde imponer por aquel acto. Me dirán á esto los impugnadores del Jurado que al apreciar esa intencion moral del agente se entra en el terreno jurídico, cosa que yo en absoluto no negaré; pero es una idea la de imputabilidad que más que jurídica es moral, y por lo mismo que es una idea ante todo moral, creemos que un ciudadano honrado, recto, y con una mediana ilustracion, tiene condiciones más que suficientes para apreciar perfectamente esa parte de derecho.

Vea, pues, el Sr. Dominguez, como no existe esa imposibilidad de separar el hecho del derecho, siempre que S. S. convenga conmigo en que el hecho no lo constituye el acto material aislado, sino el acto material en relacion con el agente.

Dilucidado ya este punto, me ha de ser fácil continuar el exámen de las objeciones que contra el Jurado se han hecho, y desvanecer las preocupaciones que en el ánimo del Sr. Dominguez, y creo que en el de toda la minoría conservadora, existen respecto de esta institucion.

La primera ventaja que se ofrece á nuestra consideracion en apoyo del Jurado es la independencia del tribunal.

Es inútil que yo haga aquí protesta ninguna en favor de nuestra magistratura ni de la magistratura en general, porque ninguna de mis palabras, ni directa ni indirectamente pueden atacarla, y yo entiendo que la institucion del Jurado no solo no tiende á menoscabar el prestigio y la autoridad de esta magistratura, sino que tiende á enaltecerla.

Y al hablar de la independencia del tribunal del Jurado me refiero á la dificultad, á la imposibilidad en que se encontraria un Gobierno que quisiera ejercer presion sobre el tribunal que haya de juzgar en materia criminal cuando ese tribunal esté compuesto por jurados; porque compuesto por simples ciudadanos que hasta el momento preciso en que se va á comenzar el juicio no son conocidos por nadie, por esos jurados que puede decirse que son elegidos por las mismas partes, que van á juzgar por una sola vez, que no tienen otra relacion con el Gobierno que la que todo ciudadano tiene con el Poder constituido de su país; compuesto, en fin, de la manera que nosotros proponemos, es completamente imposible que sobre ese tribunal pueda ejercer presion de ninguna clase el Gobierno, caso de que quisiera ejercerla.

A esto el Sr. Dominguez hacía una observacion de la que me he ocupado ya antes, la de que la práctica y la historia demastraba que esto no era exacto. Pero si S. S. se toma la molestia de considerar la manera cómo estaba organizado el Jurado en esos países en que S. S. cree que fué un dócil instrumento de la tiranía, tendrá que convencerse S. S. de que estaba

en un error, y de que todo tirano, todo déspota cuando ha encontrado establecida en su país esta institucion lo primero que ha hecho ha sido, ó suprimirla, ó desnaturalizarla.

Otra de las ventajas, y no ménos importante, que tiene el tribunal del Jurado sobre el tribunal de derecho en cuanto se refiere á la apreciacion del hecho, entendido el hecho de la manera que he explicado antes, es la imparcialidad. El tribunal del Jurado con una conciencia sana, y si se me permite la frase, fresca, sin prevencion ninguna en contra del acusado, sin esa costumbre que tiene el juez de derecho de ver en todo acusado un criminal, con esa importancia que para él tiene esta mision, con el respeto con que entra en el tribunal, con la atencion con que asiste á todas las deliberaciones, con el conocimiento que tiene de la localidad donde se ha cometido el delito, con el conocimiento que tiene de las personas que intervienen en el juicio, bien como testigos, bien como acusados y hasta como acusadores, con todo este cúmulo de circunstancias que es difícil que puedan reunirse en un tribunal de derecho, entiendo yo que tiene más aptitud para juzgar con completa imparcialidad y con completo conocimiento del hecho criminal.

Como consecuencia de esto, los veredictos que pronuncie el Jurado han de tener, á la par que la autoridad legal que la ley les presta, una autoridad moral que es completamente necesario que tenga toda decision judicial; y no es que suponga que les falte á las decisiones de nuestros tribunales de derecho la autoridad moral; pero tendrá que reconocer conmigo el Sr. Dominguez que, por desgracia, la justicia en España está algo apartada del país, y que el país mira á la administracion de justicia como una cosa que no le interesa directa y hondamente, y que, por lo tanto, es muy importante que por medio de esa intervencion constante y diaria de los ciudadanos en la administracion de justicia, ésta encarne más en los sentimientos del país.

Para demostrar que los veredictos, en los demás países que tienen, afortunadamente para ellos, establecido el Jurado, carecen de esa autoridad moral que yo les concedo, se citan casos aislados, opiniones de autores que serán muy respetables; pero que no son esos datos bastantes para afirmar y sostener que los países que libremente mantienen el Jurado, y que tratan de reformarle para que se adapte mejor á las necesidades de la administracion de justicia, pero reconociéndolo siempre como una necesidad, me parece imposible que en esos países, alguno de los cuales nos citó el Sr. Dominguez, tengan del Jurado la idea que S. S. tiene de él. Esa será la opinion de un autor ó de varios autores, cuya opinion podrá ser muy respetable, pero que á mi modo de ver distan mucho de representar la opinion pública de su país.

Además es preciso tener presente que establecido en España el juicio oral y público, la necesidad del Jurado es imprescindible. Yo considero una gran desgracia el conservar el juicio oral y público con tribunales de derecho; y aunque en este proyecto no se propone que conozca el Jurado de todos los delitos, puesto que por vía de ensayo y para que se aclimate más fácilmente esta institucion, se limita hoy su competencia á los delitos de más entidad, á los que más alarma producen en la sociedad, en mi opinion hemos de llegar á que el Jurado, en tiempo no muy lejano, conozca de todos los delitos, porque si continúa el sistema actual, viene á resultar que un tribunal de derecho, compuesto de magistrados nombrados por el Poder público, que están sujetos hoy á las traslaciones y cesantías, pero aun cuando algun dia se obtenga en este país la inamovilidad, no estarán nunca libres de la esperanza del ascenso, á no ser que lleguemos á organizar la administracion de justicia como lo está en Inglaterra, en cuyo país el juez muere en el mismo sitio y en la misma plaza para que fué nombrado, de lo cual estamos lejos; mientras estos tribunales de derecho nombrados por el Poder público no ofrecen la garantía que ofrecen los jurados, viene á resultar que en cuanto al hecho, son verdaderos jurados, y que las sentencias en este punto son verdaderos veredictos, y que respecto de estos veredictos esos tribunales de derecho son completamente irresponsables.

Desde el momento en que no resulte en una causa, como no puede resultar, lo que en el juicio oral y público ha acontecido, no es posible exigir responsabilidad á ningun magistrado por la apreciacion del hecho, más que en el caso dificilísimo de que exista el cohecho; pero al magistrado que por ignorancia inexcusable apreciara malamente un hecho, es completamente imposible exigirle responsabilidad alguna, porque desaparecen las huellas de las razones que se han tenido presentes para dictar eso que es un verdadero veredicto. De manera que, á mi modo de ver, tenía mucha razon el Sr. Mena y Zorrilla cuando al combatir en la otra Cámara el proyecto que presentó en 1883 el Sr. Romero Giron, decia que era más trascendental y de más importancia el tránsito del juicio escrito al juicio oral y público que el pasar del juicio oral y público al Jurado. Yo supongo que los señores de enfrente, como buenos conservadores, aceptarán el juicio oral y público, puesto que se lo han encontrado establecido, y además, me dicen ahora aquí que así lo han declarado por medio de la autorizada palabra del Sr. Silvela. Pues si aceptais el juicio oral y público, aunque en uso de vuestro derecho intenteis introducir en él todas las mejoras de que es susceptible, pero conservando el principio, sopena de incurrir en una falta de lógica, no teneis más remedio que aceptar el juicio por jurados que es la consecuencia necesaria de la oralidad del juicio.

De manera que, en último resultado, la cuestion de si debe ó no debe existir el juicio por jurados, puede traducirse en esta pregunta: ¿debe juzgarse por íntima conviccion ó por prueba tasada? ¿Debe ser el juicio oral y público, ó debe ser el juicio escrito? Porque si no aceptais, como supongo que no aceptareis, la prueba tasada, y si aceptais, como habeis aceptado, la oralidad del juicio, no teneis más remedio que convenir con nosotros en que para juzgar con arreglo á la prueba que en aquel momento se presente en el juicio; que para juzgar sin sujecion á ninguna prueba tasada, sino con arreglo al íntimo convencimiento que se produzca en los jueces en el acto del juicio, tiene más competencia y más aptitud especial el ciudadano que el juez de derecho.

En nuestro país hay, respecto de este particular, una circunstancia que considero importantísima, y es la diferencia de dialectos. Yo he presenciado en Cataluña algunos juicios orales, y, créanme SS. SS., en la mitad de ellos los magistrados no podian formar juicio de las declaraciones que prestaban los testigos, porque aunque éstos hablaban el castellano, lo

hablaban de tal manera, y traduciendo su pensamiento en tal forma, que era muy difícil que aquellos magistrados pudieran formar su conviccion acerca de la espontaneidad con que aquellos testigos declaraban y acerca de la veracidad de sus afirmaciones.

Eso se evitará por medio del Jurado; y por más que nuestra ley de enjuiciamento criminal disponga que para todas las actuaciones se haga uso del castellano, como no basta que la ley lo mande para que todos los españoles sepan el castellano, es muy frecuente que los testigos se expresen en términos tales que para el juez de derecho es imposible apreciar en todos sus detalles y en su verdadero valor y sentido las declaraciones que prestan.

En mi entender no tiene una importancia decisiva bastante por sí sola para aconsejar el establecimiento del Jurado, la consideracion de que desarrolla la educacion moral y jurídica del país donde se aplica; pero si no lo presento como principio fundamental, creo que, por lo ménos, constituye una ventaja accesoria, si así quereis llamarla, pero de muchísima importancia.

El juicio por jurados hace, además, que se desarrolle en el hombre ese sentimiento de igualdad, ese aprecio y dignificacion de sí mismo, que es la base de todo carácter enérgico y digno, porque el que sabe que mañana puede ser llamado á juzgar á sus conciudadanos, ó que sus conciudadanos habrán de juzgarle á él, adquiere, indudablemente, una gran dignidad personal, vigorizando con ello el carácter nacional.

Considerando la cuestion bajo otro aspecto, no parece incuestionable que el que asiste á un juicio como jurado, impresionado, como no puede ménos de estarlo, por la trascendencia y gravedad de la funcion que va á ejercer, está mejor preparado para conceder á los asuntos toda su merecida importancia que el magistrado de derecho, á quien la misma costumbre de asistir á esos actos le hace rebajar algo su importancia; porque al juez de derecho le sucede, si el Congreso me perdona la comparacion, y entiéndase que sin ánimo de molestar en lo más mínimo á tan respetable clase, algo de lo que sucede á los sacristanes con los santos, que á fuerza de manejarlos parece que los pierden el respeto, y no sienten, al penetrar en el templo, aquel recogimiento y veneracion que experimentamos todos los demás.

No he de negar yo que el Jurado tiene sus impugnadores, á pesar de las inmensas ventajas que reporta, y á pesar de que ya es en la actualidad institucion afirmada, por más que otra cosa crea el Sr. Dominguez, en casi todos los países de Europa, y aquí recojo de paso la observacion de S. S., relativa á que este no es un argumento en favor del Jurado. La existencia del Jurado en casi toda Europa podrá, señor Dominguez, no ser un argumento concluyente en pró de la institucion; pero no me negará su señoría que es un argumento de autoridad, y que en este concepto no deja de tener bastante importancia.

Decia que el juicio por jurados tiene sus impugnadores, é impugnadores muy sérios, que yo voy á permitirme clasificar en tres clases ó grupos: primero, los más principales, y á los que supongo que pertenece S. S., los partidarios de la magistratura togada, ó de los jueces de derecho; segundo, los partidarios de los jueces electivos, y tercero, los partidarios del escabinato. No hablo para nada, porque creo que sus doctrinas no han llegado á traducirse en hechos prácticos en ningun país, de esa escuela positivista moderna que trata de introducir una reforma radical en la ciencia penal y en el procedimiento criminal; escuela cuyas doctrinas y tendencias nos ha descrito de una manera magistral el ilustre profesor de la Universidad de Oviedo, Sr. Aramburu, en el excelente libro que acaba de publicar, titulado *La nueva ciencia penal*. De esto no quiero hablar, porque creo que sería discusion más propia de una Academia que de esta Cámara; y voy á limitarme, como he anunciado, á examinar á grandes rasgos las otras impugnaciones que se hacen al Jurado bajo el punto de vista práctico.

Respecto de las observaciones hechas por los partidarios de la antigua magistratura, creo que incidentalmente he contestado ya á sus argumentos, y solo me falta hacerlo á uno de los más importantes, al que se funde en la supuesta ignorancia del juez lego para conocer del hecho que ante el tribunal se dilucida.

En el proyecto se han tomado todas las posibles precauciones para evitar que en el tribunal del Jurado se siente una persona completamente ignorante; la tendencia del proyecto es que formen el Jurado aquellos ciudadanos que tengan la ilustracion média, porque (y en esto disiento y creo que disiente toda la Comision profunda y radicalmente de la opinion del Sr. Dominguez), creo yo que un Jurado formado exclusivamente por las ilustraciones del país, no responderia á la naturaleza y á las exigencias de esta institucion, que debe representar la ilustracion média del pueblo; este es el criterio que ha tenido la Comision en ese particular. Aceptado este criterio, no existe razon de ser para alegar la ignorancia de los jurados para conocer del hecho, porque demostrado como queda ya, al ménos á mi juicio, que es posible la separacion entre el hecho y el derecho, y que el Jurado, al apreciar el hecho, no necesita hacerse cargo, sino de aquellos elementos morales y de aquellos elementos, hasta cierto punto jurídicos, pero que están al alcance de toda inteligencia medianamente ilustrada, cual es la nocion de la imputabilidad, necesarios para apreciar el hecho en toda su integridad, cae por su base el argumento Aquiles, que consiste en decir que el que no es perito en derecho, no puede apreciar el hecho.

Mayor fuerza pudiera tener, si fuera completamente aplicable á nuestro país el argumento de que no es posible el juicio por jurados allí donde no se goza de completa seguridad personal. Declaro que de cuantos argumentos se hacen contra la institucion que defiendo, ese es uno de los más fuertes en la apariencia, pero es uno de esos argumentos que por probar demasiado no prueban nada.

Aun admitiendo que fuera de todo punto exacta la pintura que del estado del país, en punto á condiciones de seguridad nos hizo ayer el Sr. Dominguez, es indudable que siempre tendria el jurado mayor tranquilidad para dictar su fallo, que la que podria tener un testigo para prestar una declaracion en contra del acusado. Si á juicio del Sr. Dominguez no existe en España seguridad personal bastante para que el jurado dicte el veredicto que sea justo con arreglo á su conciencia, aunque sea un veredicto condenatorio, tendrá que convenir S. S. conmigo en que ménos libertad tendrá un testigo para declarar contra el procesado; y si exageramos la fuerza de ese

argumento, la lógica nos conduciria, no solo á suprimir el juicio oral y público, sino á restablecer el antiguo procedimiento escrito y secreto.

Pero esos peligros de que hablaba el Sr. Dominguez no existen, al ménos en la forma y con el alcance que indicaba S. S.; porque si bien no podemos decir que hemos llegado al desideratum de la seguridad personal, no es tan lastimoso el estado del país que no permita funcionar libre y tranquilamente la institucion del Jurado. La experiencia de estos tres últimos años, desde que se estableció el juicio oral y público, ha demostrado que los temores que abrigaban SS. SS. cuando se discutió aquella ley no se han realizado, ó por lo ménos no se han realizado en la forma y en la medida que SS. SS. anunciaban.

Por lo tanto, deseando yo (¡cómo no lo he de desear, si lo deseamos todos!), que la seguridad individual adquiera en nuestro país aquellas firmísimas garantías de que disfrutan otros países de Europa, me parece que goza ya de las bastantes para poder sin peligro ninguno introducir esta necesaria reforma en nuestro enjuiciamiento criminal.

El Sr. Dominguez, en su afan de impugnar este proyecto, llegaba ayer hasta la exageracion de querernos probar que dentro de nuestras ideas debíamos aceptar el juez electivo con preferencia al Jurado. Yo supongo que S. S. no será partidario del juez electivo, ni aun admitirá el principio de la intervencion de la soberanía popular en la administracion de justicia; porque aceptado este principio, hay que considerar el cargo de jurado como una funcion social; funcion social que la ley ha de declarar quiénes son los que tienen capacidad para desempeñarla; y del mismo modo que en el sufragio universal, que en su ejercicio viene á ser una funcion del ciudadano, ha venido la ley electoral á declarar cuáles son los que tienen capacidad bastante para ejercer esa funcion; en el momento que declaremos que el juicio por jurados es una funcion social, la ley forzosamente tiene que venir á declarar qué condiciones son necesarias para poder ejercerla debidamente, á fin de que el Jurado produzca todos aquellos provechosos beneficios que entendemos nosotros que ha de reportar.

Respecto del escabinato, que creia S. S. tambien preferible al juicio por jurados, á mi modo de ver reune, á todas las desventajas del Jurado, todos los inconvenientes del tribunal de derecho, sin reportar ninguno de sus beneficios.

En el escabinato falla sobre toda la materia objeto del juicio un juez de derecho, asistido de dos ciudadanos escogidos con poca diferencia por un sistema parecido al del Jurado, sin hacer distincion ninguna entre el hecho y el derecho, comprendiendo tambien la aplicacion de la pena.

Ya comprenderá S. S. que si se pretende que el Jurado no tiene competencia ni siquiera para apreciar el hecho con todos los elementos morales que lo completan, muchísimo ménos, aunque ese Jurado se llame escabino, ha de tener competencia para apreciar el hecho con el derecho y aplicar la pena. Pero además vendria á resultar una cosa con el escabinato, y es que el juez de derecho ejerceria una influencia decisiva sobre el escabino en la mayor parte de los casos, siendo él el verdadero autor de la sentencia, resolviendo la cuestion de hecho sin responsabilidad ninguna; y podrá darse el caso de que los escabinos, que están en mayoría en el tribunal, tengan una opinion preconcebida sobre una cuestion jurídica contraria á la del juez, y resultar que contra el parecer del letrado vengan á resolver una cuestion jurídica ciudadanos que no tienen conocimiento del derecho. Por manera, que no me explico tampoco el entusiasmo, ó la preferencia cuando ménos, que el Sr. Dominguez concede al escabinato sobre el Jurado.

Respecto á los inconvenientes que ha señalado el Sr. Dominguez y todos los que combaten el juicio por jurados, nacidos de la supuesta tendencia de éstos á absolver á los criminales, yo debo decir que si tuviera la creencia, ¡qué digo la creencia! la sospecha siquiera de que la ley penal no se habia de aplicar con el mismo rigor por el tribunal del Jurado que por los tribunales de derecho, yo me declararia desde luego enemigo de aquella institucion; pero, en primer lugar, la estadística de los países que está establecida demuestra que en una misma época y en circunstancias iguales, el tanto por ciento de las absoluciones acordadas por un tribunal de Jurado no excede, y en algunos casos es todavía menor que el de las absoluciones acordadas por los tribunales de derecho en los juicios correccionales. Pero aunque S. S. apoyase aquel cargo citándome algun país determinado en que hubiese sucedido lo contrario, eso no probaria nada, porque eso de venir aquí, como se ha hecho en otro lado diciendo que en tal parte hubo tantos veredictos absolutorios, y que, por consiguiente, el Jurado no es un instrumento suficiente para garantir la aplicacion de la ley, ese argumento no tendria fuerza; porque sería necesario para esto conocer si esas absoluciones habian estado bien ó mal declaradas; porque yo supongo que el Sr. Dominguez no considerará mejor tribunal el que condene en el mayor número de casos, sino que para S. S. será mejor tribunal aquel que condene á los acusados que resulten culpables, y aquel que absuelva á los procesados que resulten inocentes. Y yo desearia, y aplaudo al Sr. Dominguez que no haya entrado en su discurso, que no viniese á discutirse aquí ningun caso concreto de absolucion injusta dictada por un Jurado; porque entiendo que esa es una materia peligrosísima, y que lo que digamos sobre este particular no ha de redundar en el prestigio de la administracion de justicia que todos debemos defender; y tambien, porque yo, dejándome llevar del espíritu de contradiccion natural en todo el que discute, podria incurrir en la tentacion de citar otros casos de sentencias manifiestamente injustas dictada por tribunales de derecho; y, repito, que creo que eso no es conveniente para ninguno.

El Jurado, en circunstancias normales, en todos los países del mundo en donde se ha establecido, ha condenado á todos los acusados que en el juicio oral ha resultado que tenian contra sí pruebas evidentes para considerarlos culpables; y si en circunstancias normales no ha sucedido eso, y en los países en donde el Jurado ha tenido facultad para declarar circunstancias atenuantes, ha abusado de esa facultad para disminuir la pena, créame el Sr. Dominguez, eso indica que ésta, ante la conciencia del país, es excesiva; y con ello se señala un camino que hay que seguir para la reforma del Código penal, en el sentido que la conciencia popular exige; y créame tambien S. S., toda pena que á juicio de los ciudadanos sea excesiva, no produce ninguno de los fines beneficiosos que debe alcanzar toda correccion.

Y hechas estas observaciones, que pudiera llamar generales, respecto al Jurado, paréceme llegado el momento de decir algo, aunque S. S. dijo muy poco, acerca del proyecto concreto que se discute. Su señoría en el dia de ayer, más que discutir las bases generales del proyecto, se dedicó á examinar y comentar el preámbulo del proyecto que presentó el Gobierno, y más que á examinar la bondad, y más que á criticar las disposiciones confirmadas en el proyecto, parece que lo que quiso hacer fué molestar al señor Ministro de Gracia y Justicia con contradicciones que á S. S. le parecia ver entre el preámbulo del proyecto y el dictámen de la Comision.

Debo decir aquí que todas las reformas, que bien pocas hay, sustanciales, que se han introducido por la Comision, han sido hechas de acuerdo todas, y muchas aconsejadas por el Sr. Ministro de Gracia y Justicia. Y debo decir más, que todas las reformas han venido ó se han introducido en el proyecto, porque hemos considerado que con ellas se mejoraba, no porque hayamos cedido á presion de ninguna clase de personalidad, por alta y respetable que sea; porque si á algo hemos cedido, ha sido á la influencia, á la autoridad propia que le da el conocimiento que tiene en estas cuestiones la persona aludida.

Ya en el camino de esta especie de alusiones políticas que S. S. habia emprendido, ha supuesto que todas las modificaciones habian sido sugeridas por el Sr. Montero Rios, con el propósito de alterar el proyecto presentado por el Sr. Ministro. No tengo autoridad bastante para defender al Sr. Montero Rios, ni necesita ciertamente de mi pobre defensa; pero sí debo decir que este respetabilísimo hombre público ha declarado en el seno de la Comision que el proyecto presentado por el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, aunque lo consideraba reformable, y como toda obra humana era susceptible de mejoramiento, estaba dispuesto á votarlo en toda su integridad, aunque no se admitiera absolutamente ninguna de las observaciones que en términos amistosos hizo á la Comision. Con esto queda contestado lo que el Sr. Dominguez dijo de que habia quedado disgustado el Sr. Montero Rios, y que se habia vengado obligando á la Comision á que modificara el proyecto en el sentido en que lo ha hecho.

Ya antes dije, aunque de una manera muy breve, como voy exponiendo todas estas consideraciones, que el Jurado se habia establecido en España solo para los delitos de imprenta, hasta que en el año de 1872 y en cumplimiento del precepto constitucional, se presentó por el Sr. Montero Rios la ley de enjuiciamiento criminal; y tengo la firmísima conviccion de que los resultados que dió el Jurado en 1873 y 1874 no fueron ni con mucho tan desastrosos como los señores conservadores suponen: pero no ha de llegar mi optimismo hasta el punto de suponer que su planteamiento no ofreciera sérias dificultades; mas no ciertamente por defectos de la ley, sino por las circunstancias en que se planteó; porque el partido liberal, por razones que no es este el momento de analizar, ha pasado en el trascurso de nuestra accidentada historia contemporánea tan fugazmente por el Poder, que ha tenido necesidad de implantar sus reformas cuando ha tenido ocasion de implantarlas, y no cuando ha creido que las circunstancias le eran más favorables.

En aquellos años de 1872 á 1874, recordarán perfectamente los Sres. Diputados que las tres cuartas partes de las provincias de España estaban invadidas, si no permanente, accidentalmente, por los partidarios de D. Cárlos, y por tanto que á las dificultades inherentes á toda reforma radical en materia que tan hondamente afecta á todo el organismo social, como es la administracion de justicia, y mucho más en lo criminal, habia que agregar la falta de seguridad personal, la imposibilidad material de trasladarse de un punto á otro los jurados y los testigos, y la carencia absoluta de comunicaciones, puesto que en la mayor parte de los ferro-carriles, ó no circulaban los trenes, ó circulaban de una manera anormal.

Pero en cuanto se refiere á la justicia, á la bondad de los veredictos dictados por el Jurado en aquella época, yo no he de decir nada sobre esto. El Congreso conoce perfectamente, en ella se contienen datos muy completos sobre la materia, la informacion que por iniciativa del dignísimo Sr. Ministro de Gracia y Justicia, Alonso Martinez, hicieron los presidentes de las Audiencias y las Salas de lo criminal respecto del funcionamiento del Jurado, de las reformas que fuera conveniente introducir en su organizacion y de la manera como esa institucion habia llenado los fines para que habia sido creada: y en esa informacion se dijo por la inmensa mayoría de las Audiencias y de los funcionarios de la magistratura española que el Jurado en general habia producido excelente resultado, bien es verdad que indicando al mismo tiempo las reformas que en su organizacion entendian que debian hacerse, pero manteniéndose en todos los informes la necesidad de que el Jurado permaneciera y no se suprimiera en España.

No es, pues, un argumento en contra del proyecto que hoy se presenta el ensayo, por los señores conservadores llamado desdichadísimo, realizado en el período de 1873 á 74; antes bien en un país en que el Gobierno se inspira en la opinion pública, y en esta ocasion la opinion pública se manifestó de una manera autorizadísima por el órgano de los tribunales de justicia; en un país en que el Gobierno se inspira para llevar á cabo las reformas en esos móviles, es completamente imprescindible realizar aquello que la magistratura nos ha dicho que era conveniente para la administracion de justicia, y mucho más cuando al mismo tiempo esa misma magistratura hacía en sus informes las observaciones de carácter general que nos han servido para introducir en el proyecto de ley que presentamos al Congreso las modificaciones que la experiencia de aquellos dos años aconsejaba.

Yo creo que el proyecto, tal cual está redactado, ha de satisfacer á todos los elementos de la mayoría y á todos los liberales de la Cámara, y no me explico, permítame el Congreso que haga este paréntesis, la contradiccion en que ha incurrido sobre este particular el Sr. Dominguez al suponer que los demócratas habian impuesto este proyecto al Gobierno, y que no han de quedar satisfechos con él.

El Sr. Dominguez, al hacer el análisis y la crítica del dictámen que se discute, se ha ocupado principalmente de tres puntos; uno de ellos es la separacion del hecho y del derecho tal como viene en el proyecto, que creo haber explicado anteriormente, y por lo tanto, no me he de volver á ocupar de él. Despues ha tratado S. S. de la formacion de las listas y de la competencia, ó sea de los delitos de que ha de conocer el Jurado.

A S. S. le parece muy mal que la Comision haya suprimido el censo como condicion esencial para figurar en las primeras listas, sin duda porque S. S. entiende que el censo, es decir, la riqueza, es la condicion *sine qua non* de la ilustracion y de la honradez. La Comision no participa de estas ideas; la Comision ha creido encontrar un elemento mucho más aceptable que aquel en la circunstancia de ser cabeza de familia y en tener una residencia en la localidad por cierto número de años; y cuando la Comision ha adoptado este temperamento y ha desechado el del censo, yo creo, al ménos por lo que á mí se refiere puedo afirmarlo, que algo ha contribuido á ello la opinion, respetabilísima siempre en cuestiones legales, del Sr. Cárdenas, que ha manifestado en una ocasion, que todos recordareis, que el censo nunca puede admitirse como condicion de capacidad y como condicion de ilustracion, criticando duramente al Sr. Romero Giron porque aceptaba el censo como principal criterio para la formacion de las listas de jurados, y afirmando que las condiciones de capacidad y de ilustracion deben buscarse en otros elementos y en otras circunstancias.

Efectivamente, yo no conozco más que la legislacion alemana y la legislacion francesa en que no se exija el pago de alguna cuota de contribucion como condicion para poder figurar en las primeras listas; pero no comprendo cómo el Sr. Dominguez encontraba compensado éste que para él es un defecto, por lo que se refiere á Alemania, con la disciplina militar que allí existe. Yo he dado muchas vueltas á la idea, y no he encontrado qué relacion directa ni indirecta puede existir entre la disciplina militar de un país y la capacidad de determinados indivíduos para administrar justicia.

Pero si es peregrina y rara esa idea por lo que se refiere á Alemania, no es ménos extraño lo que dijo S. S. respecto de Francia. Afirmaba S. S. que en Francia era verdad que se admitia en las primeras listas á todos los mayores de 30 años sin exigirles cuota alguna de contribucion; pero que al mismo tiempo contenia la ley tal número de excepciones á la regla general, y expresadas éstas de una manera tan vaga, que daban márgen á la arbitrariedad; y eso ya le parecia á S. S. muy aceptable. Nosotros hemos preferido presentar franca y lealmente nuestra opinion y consignarla en el proyecto para que aquí se discuta y no dejar excepciones vagas que se prestan á lo arbitrario. Está muy escarmentado el partido liberal de la aplicacion que por ciertos hombres, que no están muy distantes de pensar como S. S., se ha hecho en España de las leyes que tienen cierto carácter elástico, y que se pueden interpretar con alguna latitud.

La Comision ha aceptado la seleccion, no selecciones, como ha supuesto el Sr. Dominguez, en la forma que la ha propuesto, no porque algunos de sus indivíduos, y entre ellos el que os dirige la palabra en este momento, no creyeran más conveniente el que de las primeras listas se fuera directamente, por medio del sorteo, á la constitucion del Jurado, sino porque ha entendido que en una reforma de tanta importancia y de tanta entidad debia obrar con mucha parsimonia, y con mucha cautela, y con mucha prudencia, y además porque desea que el partido conservador no hiciera á este proyecto una oposicion ruda, no en la discusion, porque ésta la esperaba y no la temia, sino al aplicarla.

Yo espero de la seriedad del partido conservador que, si este proyecto llega, como espero, á ser ley, ha de aplicarla con toda lealtad y con toda buena fe, porque creo que ha pasado para España el tiempo en que los partidos conservadores eran los Gobiernos más revolucionarios del país.

Yo entiendo que el partido conservador, siguiendo las inspiraciones é ideas de su ilustre jefe, combatirá rudamente este proyecto, como ha anunciado y ha realizado ya el Sr. Dominguez, pero que trabajará para que la institucion se afiance y arraigue en las costumbres del país despues de promulgado como ley. Como la Comision y el Gobierno no han redactado este proyecto para uso del partido que hoy gobierna, sino que aspira á que sea una ley que reforme la administracion de justicia, y que se llegue á implantar en España el Jurado, llegando á ser una institucion fundamental, ha tenido que transigir en éste como en varios puntos del proyecto: primero, con las ideas dominantes en los distintos elementos de la mayoría; y segundo, con ideas que creo habrán de ser aceptadas por el partido conservador, ó que por lo ménos no habian de ser rechazadas por él con tanta fuerza.

Su señoría decia que era una hipocresía el extender de la manera como la Comision lo ha hecho, el derecho á figurar en las primeras listas para venir luego á limitarlo por medio de la seleccion en términos de hacer ineficaz é ilusoria por completo la capacidad que se concede á los ciudadanos de figurar en las primeras listas. Yo entiendo que éstas constituirán siempre la base para la formacion del tribunal, y que si no se diera esa extension á las primeras listas, le sería por completo imposible á la Junta que ha de hacer la seleccion el poder llevar al tribunal del Jurado á aquellas personas que, aunque tengan la desgracia de no poseer bienes de fortuna, tengan, sin embargo, la capacidad, la independencia y la honradez necesarias para poder figurar dignamente en un tribunal de justicia; y me parece que no todas las Juntas han de tener el criterio que tiene S. S., y que cuando se haga la seleccion no eliminarán á todos los que no paguen contribucion, y si así lo hicieran no interpretarian ciertamente el espíritu de la ley. Al reconocer ésta la capacidad para ser jurados á todos los que sean mayores de 30 años y lleven cuatro de residencia en un punto, ha querido que la Junta encargada de hacer la seleccion examinara las condiciones morales é intelectuales de todos los indivíduos comprendidos en esas primeras listas, pudiendo, con completa independencia, elegir, aun cuando no figuren en el censo, á aquellos ciudadanos que le parezcan más aptos y más apropiados para el desempeño de la delicada y honrosa mision que la ley les encomienda.

Y solo me queda un punto que examinar, y es el relativo á la competencia. Su señoría le ha tratado muy superficialmente, porque nos ha anunciado que otro orador de esa minoría le tratará, no con más competencia que S. S., ciertamente, porque eso lo considero muy difícil, pero sí con más amplitud. Ha hecho, sin embargo, ciertas imputaciones que me veo en la necesidad de recoger. A S. S. le extraña que no hayamos aplicado la regla general establecida para las competencias á ciertos y determinados delitos, y nos preguntaba qué razones habia tenido la Comision para hacer estas excepciones. Yo voy á satisfacer la curiosidad de S. S. en muy pocas palabras.

La Comision ha tenido como criterio al designar

los delitos de que ha de conocer el Jurado: primero, la universalidad del delito, universalidad en la historia; y segundo, la entidad del delito, y por tanto la alarma que ha de producir en la sociedad. Las excepciones que el Sr. Dominguez encuentra á esta regla se refieren á la eliminacion de aquellos delitos en que al elemento que pudiéramos llamar artificial supera el elemento moral; es decir, á aquellos casos en que el delito es muy superior al pecado; y por tanto, tratándose de un juicio de conciencia, tratándose de formar juicio por la impresion moral que produjeran los debates en el Jurado, hemos querido huir del peligro de que el Jurado no encontrase el elemento jurídico en relacion con el elemento moral, y nos ha parecido conveniente eliminar estos delitos de la competencia del tribunal del Jurado. Al Sr. Dominguez le podrá parecer bueno ó malo este criterio; pero creo que está explicado ya aquello de que S. S. decía que no se daba cuenta.

Para terminar, Sres. Diputados, solo me resta hacerme cargo de los párrafos elocuentísimos con que terminó su discurso el Sr. Dominguez. Yo, ciertamente, no tengo, ni las condiciones oratorias ni esa fina ironía que en tan alto grado posee el Sr. Dominguez para seguirle en el camino que emprendió; pero no puedo ménos de recoger ciertas reticencias contra la Milicia Nacional, á la cual S. S. comparó con el Jurado, porque entiendo yo que la Milicia Nacional, cualquiera que sea la opinion que tengamos formada acerca de su utilidad en el dia de hoy, ha desempeñado en España una gran mision, ha sido la que ha mantenido la bandera de la libertad unida á la legalidad dinástica, y á ella debemos el estar aquí reunidos, y á ella debemos la legitimidad del Trono, y á ella debemos todas las grandes reformas que se han hecho en este país desde principios de este siglo.

Ciertamente que la institucion, tal como estaba organizada entonces, tenía grandes inconvenientes, como que era una organizacion para la lucha y para la batalla. Es cierto igualmente que el partido progresista no acepta hoy aquella organizacion; pero tambien lo es que el principio que informaba la Milicia Nacional, y que consistia en que el ejército debia componerse de la Nacion entera para defender su integridad y su libertad, no ha desaparecido. Ese principio está en la conciencia de todos, y hoy mismo nos ha leido el Sr. Ministro de la Guerra un proyecto de ley que tiende á universalizar el servicio militar para que llegue á ser el ejército en este país lo que es en todas partes, un ejército nacional del que formen parte de él, en situacion activa ó de reserva, todos los españoles.

Por lo tanto, no rechazo yo la comparacion entre el Jurado y la Milicia Nacional, aunque realmente tiene más gracia que verdad, porque la crea deshonrosa para el Jurado, sino porque en el fondo de las palabras de S. S. habia cierta ironía y cierto desprecio hácia aquella institucion, que creo que realizó, como he dicho antes, uno de los grandes fines de nuestra historia.

Ya habeis oido, Sres. Diputados, expuestas, en la pobre forma en que yo podria hacerlo, las razones que el Gobierno y la Comision han tenido para proponeros el proyecto de ley sometido hoy á vuestra deliberacion.

Yo no me forjo la ilusion de haberos convencido con mi pobre palabra; pero creo, sí, que la bondad de la institucion se impone de tal manera, que á toda conciencia verdaderamente patriótica y á todo hombre de ideas verdaderamente liberales ha de bastar, aunque sea de la manera desdichada como yo lo he hecho, la sencilla exposicion de sus ventajas, para que vosotros en su dia deis vuestro voto con entusiasmo al proyecto de la Comision, sin perjuicio de mejorarle en todos sus detalles, como espero que se mejorará con vuestra ayuda y con vuestras luces.

El Sr. **DOMINGUEZ** (D. Lorenzo): Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. **DOMINGUEZ** (D. Lorenzo): Con pocas sorpresas mayores podia yo encontrarme en esta discusion, Sres. Diputados, y cuenta que las espero grandes, que con los conceptos y las calificaciones que mi discurso ha merecido del digno indivíduo de la Comision, Sr. Rosell, suponiendo que yo he atacado á personas, á partidos y á instituciones, de una manera que nunca estuvo en mi ánimo, y que creo tambien, y estoy casi seguro, que no estuvo tampoco en mis palabras, por torpes y oscuras que fuesen, en el dia de ayer. Supone el Sr. Rosell que yo he atacado al Sr. Ministro de Gracia y Justicia personalmente, al Sr. Montero Rios, á la magistratura española, á todos los defensores del Jurado; y, por último, señores, hasta á la Milicia Nacional; á la Milicia Nacional, que yo he tenido aquí ayer el atrevimiento de ensalzar parangonándola con el Jurado, haciendo su apología, primera, seguramente, que sale de lábios conservadores, cuando no la defienden ya ni los mismos que antes eran sus más ardientes partidarios.

Habíame yo propuesto en mi discurso de ayer impugnar el Jurado como institucion, duramente, con tanta dureza como á mis fuerzas fuera permitido, porque lo considero una institucion artificiosa, falsa, en su doble concepto jurídico y político, que no cumple ninguno de sus fines, hipócrita además, y que no se presenta con su verdadero carácter. Abrigando yo honradamente estas convicciones, tenía el deber de sostenerlas; pero al propio tiempo, habíame propuesto tambien encerrar mi discurso en el terreno puramente doctrinal y técnico, huir cuidadosamente de toda clase de aserciones, de frases, de palabras y aun de reticencias como las que el Sr. Rosell supone, que pudieran, ni lo más remotamente, servir á nadie de motivo para el más mínimo agravio ni ofensa, por insignificante que fuera. No sé yo, Sres. Diputados, si á pesar de estas intenciones mias, conseguí mi objeto; yo creo que sí. A pesar de las apreciaciones del Sr. Rosell, paréceme que llevé este propósito al extremo de quitar á mi discurso el interés, que no se produce aquí nunca, sino cuando se tocan las pasiones y se recurre á ciertos medios de que yo procuraba apartarme. Y cuando yo temia, por la exageracion de estos propósitos mismos, que mi discurso resultase frio y anodino, el Sr. Rosell encuentra en él violentos ataques contra todo y contra todos.

Ya supondrán los Sres. Diputados que necesito ante todo justificarme de estos cargos que son verdadera rectificacion de conceptos equivocados que el Sr. Rosell me atribuye, que no estuvieron en mis palabras, apelo á la memoria de los Sres. Diputados que tuvieron la bondad de oirme, y que de seguro no estuvieron en mis intenciones.

Empiezo por lo más grave; porque considero lo más grave que el Sr. Rosell suponga que yo he dicho

que no pueden defender el Jurado más que los criminales. Yo ruego al Sr. Rosell que ahora, ó cuando rectifique si es que lo hace, reconozca que no hubo en mi discurso nada, absolutamente nada, que pudiera parecerse, no ya á esta afirmacion escueta como el Sr. Rosell la presenta, sino á la más remota intencion de hacer nacer esta idea en el ánimo de los que me escuchaban. No. ¿Cómo habia yo de decir semejante cosa? Yo, que respeto las opiniones de todos, por muy opuestas que sean á las mias; yo, que reconozco que defienden la institucion del Jurado personas honradísimas, partidos enteros honrados tambien, ¿cómo habia de aventurar semejante afirmacion? No me lo hubiérais permitido tampoco. Sostengo, por consiguiente, en absoluto, como rectificacion, que yo no dije, y no solo que no dije, sino que no puede deducirse de ninguna de mis palabras, ni de ninguno de los conceptos de mi discurso, por mucho que se rebusque, nada que se parezca á lo que el Sr. Rosell supone en este punto.

Siento tener que molestaros sobre estos particulares, que parece que son más personales mios que no importantes para la cuestion; pero comprendereis que tengo que hacerlo, porque no se trata de un Sr. Diputado de genio vivo, de carácter impetuoso, de palabra arrebatada, á quien se le puedan escapar algunas poco meditadas; no, el Sr. Rossell es una persona discretísima, que ha mostrado esta tarde gran talento, mucha serenidad de juicio, gran circunspeccion y una oratoria reposada, que excluye por completo la idea de que S. S. diga nada que no quiera decir. Por consiguiente, todo lo que dice el Sr. Rosell tiene mucha importancia, y yo necesito recogerlo para rectificarlo.

Lo más grave despues de esta imputacion que acabo de rectificar, son los ataques que S. S. gratuitamente tambien supone que he dirigido á la magistratura española. Y aquí, señores, no puedo ménos de admirarme; hay que admirarse de ver á la magistratura española defendida por la Comision, por esa Comision que propone un proyecto de ley de Jurado, que no es otra cosa que una desconfianza de la magistratura, y una ofensa, por consiguiente, á la magistratura; desconfianza de su independencia, desconfianza de su integridad en la falsa idea de que está supeditada al Poder ejecutivo.

Pero todavía es mayor mi sorpresa de que defienda á la magistratura esa Comision que no ha tenido inconveniente en cambiar y en trastornar todo el proyecto que nos trajo aquí el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, justamente en el punto que ofende á la magistratura, probando que de ella se desconfía. Y aun sube de punto la sorpresa al ver que la defiende el Sr. Rosell y en los términos que lo ha hecho: ya los Sres. Diputados han manifestado en alguna ocasion con cierto movimiento estas mismas impresiones mias. No le bastaba á S. S. decir que la magistratura no estaba de acuerdo con el país, que estaba divorciada de la opinion, sino que S. S. llegó hasta á comparar á los magistrados con los sacristanes.

No deseo, pues, para nadie defensores de la clase del Sr. Rosell, cuando hace sus defensas como la que ha hecho esta tarde.

¡Ofender yo á la magistratura! Todo lo contrario. ¡Pues si he hecho de ella en mi discurso de ayer grandes elogios muy sinceros y muy sentidos! ¿Pues no he dicho yo oponiéndolo á la desconfianza de SS. SS. y haciendo un argumento á la Comision porque no extendia el Jurado á los asuntos civiles, que en ellos era donde se probaba más cumplidamente la rectitud y la entereza de esta magistratura española, porque sus indivíduos resistian honrada y dignamente el cúmulo de recomendaciones y de influencias que caen sobre ellos con motivo de cualquier pleito por insignificante que sea? ¿No he afirmado esto rotundamente? No conozco ningun país, Sres. Diputados, ni seguramente lo hay, en que las costumbres sean peores, tocante á recomendaciones y empeños.

Nadie tiene aquí inconveniente ni pone reparo, ni el constituido en posicion oficial, ni el que no lo está, en hacer recomendaciones, aunque sea sobre la injusticia más notoria.

Sin informarse siquiera ligeramente del asunto de que se trata, basta que un conocido diga á otro: «Hágame Vd. el favor de darme una carta para este juez ó aquel magistrado, ó de decirles que resuelvan tal asunto á mi favor,» para que inmediatamente se acceda á tal demanda, aunque apenas se conozca al que la hace. A tal punto ha llegado el deseo de parecer complaciente y dispensar favores en este país de favoritismo y complacencias.

Pues bien; no conozco tampoco ningun país que tenga una magistratura más fuerte y entera que la española para sufrir este asedio constante que cae sobre ella de personas constituidas en alta autoridad á las veces, saliendo incólume y sin detrimento para la dignidad de la toga de tales compromisos. Nada hay que decir en este punto que no sea de alabanzas y elogio para nuestros magistrados.

Suponia tambien el Sr. Rosell en la tarde de ayer que yo habia ofendido á los magistrados españoles suponiéndolos incapaces de distinguir entre el hecho y el derecho, y citaba á este propósito S. S. los resultandos y considerandos de las sentencias en que tienen costumbre de distinguir entre uno y otro.

En ninguno de los puntos de mi discurso he dicho que nuestros magistrados no supieran distinguir entre el hecho y el derecho, por más que entrambas cosas sean inseparables, á mi juicio, muchas veces. Lo que afirmé ayer, y repito hoy, es que no habia en España 100 magistrados con las condiciones extraordinarias y excepcionales que la buena aplicacion y práctica de esa ley exigen en la presidencia del tribunal del Jurado. Esto lo sostengo, y no estoy solo en tal opinion, sino en la honrosa y autorizada compañía del mismo Sr. Ministro de Gracia y Justicia, que no encontraba hace pocos años ni siquiera 60 presidentes para el caso. Sin que esto signifique nada contra las aptitudes, talentos y capacidad de nuestros magistrados; porque en ningun otro país hay ese número con las condiciones excepcionales requeridas; y en la misma Inglaterra hay tan solo 15 jueces para presidir los Jurados en lo civil y en lo criminal, magistrados todos ellos del Tribunal Supremo. Lo que sí manifesté en la tarde de ayer fué que me parecia fácil que al contestar las intrincadas preguntas que tienen que formular, los jurados mismos, no los presidentes, confundiesen el hecho y el derecho, y cité el ejemplo de un Jurado italiano, como prueba de las equivocaciones y los errores á que da lugar la práctica de ese sistema de preguntas.

Pero no decia yo que confundiesen el hecho y el derecho los magistrados; quien suponia yo que habian de confundirlos eran los jurados. Y es tan patente

que los jurados no han de acertar á hacer tales distinciones, que S. S. mismo ha declarado entre esas anfibologías y confusiones en que todos los partidarios del Jurado actualmente se encierran en punto á la distincion entre el hecho y el derecho, que deben confundirse ambos, aunque exigiendo al mismo tiempo cierta separacion de todo punto imposible, desde el momento en que atribuye al veredicto la apreciacion y calificacion de las intenciones.

Su señoría ha sostenido que el Jurado debe fallar y fundar su veredicto, no sobre el hecho material, sino sobre la intencion del agente criminal.

Pues desde el instante que S. S. sostiene que el Jurado tiene que fallar sobre las intenciones, la confusion es completa, y no hay jurista en Europa que sostenga lo contrario. Ahí está el Sr. Ministro de Gracia y Justicia, que podrá decírselo á S. S.; ahí está el Sr. Romero Giron, que parece ser su maestro, y no le dirá lo contrario de lo que yo afirmo; ahí está el ilustre Presidente de esta Cámara, que en un discurso notable ha sostenido lo mismo que yo, y no quiero hablar de escritores extranjeros, porque ya dije que no me gusta hacer citas, y ménos en una rectificacion. La calificacion del hecho, entendido de la manera que lo entiende S. S., con la apreciacion de las intenciones, envuelve toda la ciencia penal, y esta idea no es mia, es del Sr. Ministro de Gracia y Justicia, aunque no sé si acierto á expresarla con las mismas palabras.

Por consiguiente, la confusion entre el hecho y el derecho, de que S. S. es partidario, está patente en esa opinion manifestada por S. S. sobre el alcance del veredicto. ¿Por qué no lo declara S. S. francamente? Porque el fundamento jurídico del Jurado, por más que quiera S. S. llevarle á otra parte, está en esa separacion, y declarando de una manera franca, paladina y terminante que es imposible la separacion, hay que renunciar al Jurado como institucion jurídica.

Por lo demás, ¡qué la ley de 1791 no se fundó en esta separacion! Pues no tuvo otro fundamento. Invito á S. S. á leer de nuevo la discusion de aquella ley en la Asamblea constituyente, y á fijarse bien en las opiniones constantemente mantenidas por el autor del proyecto que prevaleció, Duport, las mismas de Montesquieu sobre el Jurado.

La opinion de aquella Cámara se pronunció abiertamente en favor del aislamiento absoluto entre el hecho y el derecho, que entonces se creia posible, y que las palabras de Robespierre fuesen recibidas con murmullos nada prueba contra esa opinion de la Asamblea, que quedó bien manifiesta en la ley misma.

Los discursos de Robespierre eran todavía en aquella época acompañados casi siempre de murmullos. Recuerde S. S. que el proyecto de Siéyes fué rechazado porque no se fundaba en esa separacion, sobre la cual se calcó la ley de 1791 que ha servido de modelo á todas las leyes sobre el Jurado que han existido en el continente, y aun á las que existen hoy.

Su señoría negaba que el fundamento del Jurado fuera este aislamiento entre el veredicto y la sentencia, y lo referia á un principio filosófico que yo no acerté á comprender bien; mejor me pareció político, y en tal sentido no creo que lo profese de la manera que S. S. lo expuso ningun tratadista. No sé si entendí bien la idea de S. S., y si no la entendí, S. S. puede rectificar, que yo no quiero atribuirle lo que no haya dicho; mas paréceme que afirmó que el fundamento del Jurado era el derecho de todo ciudadano á no ser condenado por delito que no fuese considerado como tal por sus conciudadanos. ¿Fué esta la afirmacion de S. S.? Si lo fué, contesto á esa afirmacion que no creo posible sostenerla, y mucho ménos con la autoridad de ningun tratadista.

Profesar semejante doctrina es prescindir absolutamente de la ley. Si S. S. pretende que los ciudadanos no solo apliquen la ley, y aquí se estableceria ya la confusion del hecho con el derecho, sino que califiquen en el acto del juicio lo que debe ser y lo que no debe ser delito, hay que suprimir el Código penal y dejar enteramente al arbitrio del pueblo, representado por el Jurado, no solo la aplicacion de la ley, despues de la apreciacion del hecho, sino la formacion de la ley misma para cada caso particular. ¿Es esto lo que pretende S. S.? Hablemos claro.

Paréceme esta afirmacion del Sr. Rosell, si es cual la he expuesto, aventurada, y aun la calificaria de audaz, si no temiera que S. S., en su propension á encontrar mis palabras ofensivas, no encontrase ésta bastante correcta. Paréceme tambien, que, al hacer esta afirmacion S. S., se ha dejado llevar por la misma inclinacion, algo excesiva y descompasada, que le llevaba á desear que el sorteo de jurados se hiciera directamente sobre las primeras listas, sistema que no se ha adoptado todavía en ninguna ley, que no ha ensayado, que yo sepa, ningun país del mundo, por más que en este punto del Jurado se han ensayado toda clase de excesos y atrevimientos.

Tambien ha supuesto S. S. que yo daba preferencia al Escabinato sobre el Jurado. Ni tuve tal intencion, ni razon ninguna para dar al Escabinato esa preferencia. Lo único que dije para probar la decadencia del Jurado, fué que los juristas de ideas más liberales, no pudiendo mantenerlo como tal institucion jurídica, buscaban otra manera de conservar la intervencion del pueblo en el juicio y en la sentencia, y que, con tal fin, muchos criminalistas modernos, muchos jurisconsultos, de Alemania principalmente, se inclinaban al Escabinato. Esto es lo que yo afirmé, y hay diferencia entre esta afirmacion mia, que hice como parte de prueba de la decadencia del Jurado y del abandono en que lo van dejando ya los más eminentes pensadores de Europa, y lo que S. S. supone.

Mis opiniones, como S. S. en otra parte de su elocuente discurso lo ha reconocido, son mantener lo actual, los magistrados, juzgando sobre el hecho y sobre el derecho, sin jurados ni escabinos ni nada semejante.

¿Cómo habia yo de profesar tampoco opiniones favorables al sistema de los jueces electivos, segun ha indicado el Sr. Rosell, creyendo posible que yo lo aceptara? De ninguna manera, y lo que he manifestado es bien contrario; lo que defiendo y lo que deseo es una administracion de justicia independiente y sábia en lo posible, competente y perita; y para esto no se puede arrancar el conocimiento de los negocios criminales ni civiles, en todo ni en parte, de manos de los magistrados.

No comprendia el Sr. Rosell la relacion que pudiera haber entre la disciplina militar á que se encuentra sometido el Imperio aleman, y la amplitud que allí se concede á la capacidad y al derecho de figurar en las primeras listas de jurados. A poco que S. S. reflexione sobre este punto, habrá de comprender que hay relacion bastante entre ambas cosas. En

algunas Naciones se compensan á veces la latitud, las libertades que en cierto sentido se conceden, con las instituciones conservadoras, y otros elementos y fuerzas que, obrando en contrario sentido, impiden que aquellas libertades concedidas se conviertan en elementos de perturbacion y de trastorno. Esto sucede en Alemania y en Inglaterra. Allí se pueden conceder ciertas libertades que no es posible conceder aquí sin peligro, porque en aquellos países hay fuertes instituciones conservadoras, que, como diques poderosos é incontrastables, impiden que esas libertades puedan ser dañosas ni á la tranquilidad pública, ni á las instituciones del estado político y social en que el país está constituido. Esta era la idea que enuncié de una manera concisa y breve, creyendo que no eran necesarias estas explicaciones para que la comprendieran perfectamente los Sres. Diputados.

Y con respecto á la parte política del discurso del Sr. Rosell, pocas son las rectificaciones que tengo que hacer.

Ha supuesto S. S. que yo habia tenido el propósito de introducir la division en la mayoría, y que me equivocaba grandemente al afirmar que el proyecto sería impugnado, porque segun el Sr. Rosell, lejos de suceder así, el proyecto será aceptado por toda la mayoría. Ya apuntaba S. S., sin embargo, que se podrian presentar algunas enmiendas, que se podrian hacer algunas impugnaciones, lo cual no significaba otra cosa que deseo de mejorar el proyecto, puesto que toda la mayoría está de acuerdo con los principios que le informan. ¿Qué más impugnacion quiere el Sr. Rosell de las ideas de esa mayoría que la que S. S. acaba de hacer con su discurso? ¿Acaso entiende toda la mayoría la soberanía nacional como la entiende el Sr. Rosell? ¿Puede aceptar el digno y elocuente presidente de esa Comision, mi amigo particular el Sr. Maura, el concepto que de la soberanía nacional ha expuesto el Sr. Rosell, tan distinto de aquel otro concepto de esa soberanía que el Sr. Maura nos explicó aquí en un discurso que ayer tuve el gusto de elogiar, y cuyo mérito vuelvo á encarecer ahora? ¿Qué ataque mayor puede dirigirse á los principios de esa mayoría, que son á mi juicio los del Sr. Maura y no los del Sr. Rosell, que el hecho de levantarse un indivíduo de una Comision parlamentaria, representante al parecer de la mayoría misma, á manifestar todo lo contrario de lo expuesto anteriormente por el Sr. Maura, cuyas definiciones y doctrinas, en punto tan capital é importante, habian sido aceptadas y aplaudidas por el partido en cuyo nombre hablaba?

No soy yo, pues, quien trata de introducir y establecer division alguna entre vosotros: son vuestros principios que no pueden estar juntos sin provocar constante contradiccion. No digo más sobre esto, por más que el discurso del Sr. Rosell me invita á decir mucho, para que S. S. no crea que tengo intenciones cizañeras como S. S. gratuitamente supuso.

No queriendo molestar por más tiempo vuestra atencion rectificando otros conceptos equivocados que el Sr. Rosell me ha atribuido, voy á concluir contestando á la censura que S. S. me ha dirigido por haberme quejado de que este Gobierno no tuviera medios bastantes y energía suficiente para castigar ciertos crímenes que quedan impunes, refiriéndome al reciente secuestro de Lora. Su señoría quiso volver contra mí y contra mi partido el argumento, diciendo que habia más secuestradores en nuestro tiempo, y que ese Gobierno ha concluido con todos los secuestradores y bandidos de España.

Donosa alabanza ciertamente á un Gobierno que no ha conseguido capturar á Melgares ni siquiera muerto.

El Sr. **ROSELL**: Pido la palabra.

El Sr. **PRESIDENTE**: La tiene V. S.

El Sr. **ROSELL**: Muy poco voy á molestar vuestra atencion, limitándome á rectificar muy brevemente, para seguir el ejemplo que me ha dado el señor Dominguez, algun concepto que considero importante.

El Sr. Dominguez se convencerá, el dia que tome parte en esta discusion el Sr. Maura, que entre las ideas expuestas por mí y las que sustentó el señor Maura en la sesion célebre á que S. S. se refiere, acerca del concepto de la soberanía nacional, no existe contradiccion ninguna; y como la hora es avanzada, no considero pertinente, ni conveniente siquiera, el entrar en una discusion sobre este punto, y la aplazo para más adelante.

Me importa mucho desvanecer el concepto de su señoría de que yo he podido dirigir ataques directos ó indirectos á la magistratura española. Ayer creí que debia defenderla de los que yo consideraba ataques que le habia dirigido S. S., y en confirmacion de lo que habia dicho puedo leer palabras de S. S.; pero acaba de explicarlas tan satisfactoriamente, que creo conveniente no volver sobre este punto. (*El señor Dominguez*: Agradeceria á S. S. que las leyera, porque no necesitan explicarse.)

Decia S. S.:

«Yo creo que los mismos demócratas, empeorando la ley en este punto, no obtienen ningun resultado con esa variacion. Al cabo, los intereses democráticos tienen su garantía y representacion en la Magistratura, y no pequeña. Se la dió el Sr. Montero Rios durante todo el tiempo de su mando; se la dió despues el Sr. Romero Giron; se la ha concedido el mismo señor Alonso Martinez por complacencias, amistades y consideraciones á esos dos ilustres juristas sus amigos.»

Me parece, señores, que si no es dirigir un ataque á la magistratura el suponer que entre sus dignísimos indivíduos puede haber representantes de la democracia ó representantes de cualquier otro partido, ó yo no sé leer, ó no me explico lo que S. S. ha querido decir. (*El Sr. Dominguez pide la palabra.*)

Conste que únicamente obligado por S. S. he entrado yo en esta discusion, que creo debemos ahorrar, porque no me parece conveniente ni muy pertinente al punto que discutimos.

No he de insistir en lo que he expuesto acerca de la separacion entre el hecho y el derecho y del concepto que tengo yo del hecho completo, afirmando que lo constituye el hecho material y el elemento moral de la imputabilidad. Dia llegará, al discutir los artículos que se refieren á las preguntas que deban dirigirse á los jurados, en que trataremos este punto detenidamente, y en que esclareceremos todas las opiniones, por más que creo haber manifestado, en la única forma que me es dable hacerlo, cuál es mi modo de pensar sobre este particular.

Respecto á la opinion de Bluntschli, que S. S. cree que yo le he atribuido indebidamente cuando afirmé que el principio jurídico del Jurado no estaba en la

separacion entre el hecho y el derecho, sino en el derecho que tiene todo ciudadano á no ser castigado por un delito del que no le considere culpable un tribunal compuesto de ciudadanos, me parece que la contesto mejor leyendo textualmente las mismas palabras de aquel ilustre autor, que con otras razones.

«El principio del proceso con jurados no es que las personas imperitas en el derecho sean más aptas para sentenciar que los jurisconsultos, sino solamente que deba sufrir pena á causa de un delito aquel cuya culpa se haga evidente á la misma inteligencia comun y al sentimiento jurídico natural de personas.»

De modo que, segun este autor, únicamente puede una persona ser penada por un delito cuando los ciudadanos elegidos de entre el pueblo y constituidos en tribunal crean que es culpable de aquel hecho.

Yo celebro muchísimo que la ironía que habia creido ver en los párrafos que S. S. dedicó á la Milicia Nacional, era infundada; declaro que no lo habia entendido así; pero me doy por satisfecho con las explicaciones de S. S., y me congratulo de que en este punto estemos conformes.

No supuse á S. S. partidario del Escabinato; á mí me pareció entender que S. S. es partidario de la magistratura permanente, compuesta de jueces de derecho, y que entre el Escabinato y el Jurado le parecia á S. S. preferible el Escabinato; esto me pareció entender. Pero confieso que este punto es insignificante y no merece que digamos más sobre él.

Respecto á que yo no tenía gran confianza de que la mayoría aprobase este proyecto tal como viene, ya dije que tal vez algun Sr. Diputado de la mayoría presentase enmiendas que tendiesen á mejorar el proyecto, y que la Comision las examinaria atentamente, deseando poder admitirlas y mejorar con ellas el proyecto, porque no tiene la pretension de haber hecho una obra perfecta; pero, sin embargo, afirmo que la Comision tiene la seguridad de que la mayoría ha de estar dentro del criterio que informa este proyecto de ley, por más que algun Sr. Diputado pueda no estar conforme con algunos detalles; y en este caso, la Comision no solo no verá con disgusto que se presenten enmiendas, sino que se alegrará de que se presenten; y esto lo habia dicho ya la Comision en el preámbulo de su dictámen al solicitar el concurso de todos los Sres. Diputados para que este proyecto salga mejorado de la discusion que aquí va á tener lugar.

Creo que solo me queda un punto que rectificar, y es el relativo á si el partido liberal habia acabado con los secuestradores. Yo no podia decir que el partido liberal hubiese concluido en absoluto con los secuestradores, porque desgraciadamente acaba de ocurrir un secuestro; lo que he dicho es, que el partido liberal habia tenido la fortuna de acabar con los bandoleros organizados en partidas, y que cuando un Gobierno ha tenido esta fortuna, no se comprende cómo se le califica de inepto para seguir en la gobernacion del Estado, siendo así que en este particular ha tenido más suerte de la que tuvo el partido conservador en el largo tiempo que ha ocupado el Poder.

Creo que he rectificado lo más brevemente que me ha sido posible cuanto á mi juicio necesitaba rectificacion, dando gracias nuevamente al Congreso por su benevolencia, y pidiéndole perdon por lo mucho que le he molestado.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿El Sr. Dominguez habia pedido la palabra?

El Sr. **DOMINGUEZ** (D. Lorenzo): La habia pedido, pero la renuncio.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Congreso quedó enterado de que la Comision que ha de dar dictámen sobre el proyecto de ley eximiendo á D. Augusto Plasencia del impuesto especial sobre títulos del Reino por la concesion del de Conde de Santa Bárbara, se habia constituido, nombrando presidente al Sr. D. Ramon Rodriguez Correa y secretario al Sr. D. José Sanz.

Se leyó, revisado por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votó y aprobó definitivamente, el proyecto de ley sobre ratificacion del contrato celebrado con la Compañía general Trasatlántica española. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Igualmente se leyó, revisado por la Comision de correccion de estilo, y hallándose conforme con lo acordado, se votó y aprobó definitivamente el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y Encinas de Esgueva á Pesquera. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

El Sr. **SECRETARIO** (Sanchez Arjona): Los proyectos de ley pasarán al Senado.

Se leyeron por primera vez, y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran tres enmiendas de los Sres. Montilla, Canido y Marqués de Vadillo á los arts. 4.° y 5.° del dictámen referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos. (*Véanse en el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

Se leyó, y quedó sobre la mesa, acordando se imprimiera y repartiera á los Sres. Diputados, el dictámen de la Comision referente á la proposicion de ley autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano. (*Véase el* Apéndice undécimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para mañana: El dictámen que se ha leido, y los demás asuntos pendientes de la órden del dia de hoy.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete.

ONCE APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Ubeda (Jaen), termine en Villamanrique (Ciudad-Real).

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Ubeda á Villamanrique, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de segundo órden que partiendo de Ubeda, provincia de Jaen, pase por Sabiote, Castellar de Santistéban, Montizon, Venta de los Santos, Venta Quemada y termine en Villamanrique, provincia de Ciudad-Real.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 15 de Abril de 1887.=Federico Hoppe, presidente.=M. de la Guardia.=Severiano Arias.=Antonio Botija y Fajardo.=El Marqués de Mondéjar.=Enrique Santana.=Juan Guerrero.=El Marqués de Almanzora.=Lorenzo García.=A. Barroso y Castillo.=Juan de Dios San Juan, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios y de Egea de los Caballeros á Zuera.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios y de Egea de los Caballeros á Zuera, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, con la clasificacion de tercer órden, las siguientes:

1.ª De Puertollano (Ciudad-Real) á Fuencaliente, por Mestanza.

2.ª De Torrejon el Rubio (Cáceres) á Cañaveral.

3.ª De Dos Hermanas (Sevilla) á Los Palacios.

4.ª De Egea de los Caballeros (Zaragoza) á Zuera.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.—Manuel Becerra, presidente.=D. Caramés.=El Marqués de Fuente-Santa.=N. de Paso y Delgado.=Javier Los Arcos.=Gustavo Morales.=El Marqués de la Fuensanta del Valle.=Antonio Ramos Calderon.=B. Antequera.=Tomás Castellano.=Juan Facundo Riaño, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, sobre el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Albalate á Fonz.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Albalate á Fonz, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara comprendida entre las de tercer órden del plan general de carreteras del Estado una de Albalate á Fonz, por Monzon, siguiendo el curso del rio Cinca.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=R. Villaverde.=Antonio Sanchez Campomanes.=Antonio Ramos Calderon.=Francisco Ansaldo.=El Baron de Covadonga.=Diego García.=Lorenzo Alvarez Capra.=El Conde de los Villares.=Ricardo Medina.=El Marqués de Asprillas, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Jerez de la Frontera (Cádiz) á Algeciras.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Jerez de la Frontera (Cádiz) á Algeciras, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Jerez de la Frontera (Cádiz) termine en Algeciras pasando por Medina-Sidonia y Los Barrios.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Francisco de P. Pavía, presidente.=R. Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.=J. Jimenez Cuenca.=Francisco Ansaldo.=A. Barroso y Castillo.=El Marqués de Francos.=Manuel Becerra.=Gil Roger.=Luis Villanueva.=José Canalejas y Mendez.=Severiano Arias.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar y Sedano al puente de Covauera.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar y Sedano al puente de Covauera, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, entre las de tercer órden, y se procederá inmediatamente á su estudio y á su construccion, prévios los trámites legales, las siguientes:

1.ª Una de Búrgos á la Pinza por Santibañez Zarzagala.

2.ª Otra de Aranda de Duero, en la provincia de Búrgos, á Ayllon, en la de Segovia.

3.ª Otra que desde Aranda, pasando por Campillo, Moradillo y San Miguel de Bernuy, vaya á enlazar en Cantalejo, provincia de Segovia, con la que desde este punto se dirige á la indicada capital.

4.ª Otra que desde Pradoluengo, provincia de Búrgos, vaya á enlazar en el confin de la provincia de Logroño, con la que desde allí se dirige á Ezcaray.

5.ª Otra desde la Horca de Bóveda á Medina de Pomar, tambien en la provincia de Búrgos.

6.ª Otra en la misma provincia, desde Sedano hasta el puente de Covauera, en la carretera de Peñacastillo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Diego García.=Tirso Rodrigañez.=Manuel María Alvarez.=Vicente Alonso Martinez.=Francisco de la Pisa Pajares.=M. Villanueva. José de Aldecoa.=Roman Martin y Bernal.=E. Martinez del Campo.=José de la Torre, secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de la Guerra, referente á la constitutiva del ejército.

A LAS CORTES.

La ley constitutiva de 29 de Noviembre de 1878 realizó un verdadero progreso en el órden de la organizacion del ejército, señalando una nueva y provechosa Era.

Sería incurrir seguramente en censurable injusticia no reconocerlo así, dejando de apreciar en todo su valor el mérito y la trascendencia del trabajo realizado; pero no podia exigirse á una ley, iniciadora de una reconstitucion profunda, que abarcase todos los complicados problemas envueltos en la organizacion de los ejércitos modernos, ni ménos que abordase su solucion inmediata y rápida.

Las grandes y radicales trasformaciones, ni se realizan en breve espacio de tiempo, ni al legislador le es dado prescindir del medio en que vive, despreciando por completo las preocupaciones de la tradicion y el estado que causan las costumbres.

La ley constitutiva del ejército fué un paso en el camino de las reformas útiles, dado en momentos de graves dificultades amontonadas, por una série de causas tan complejas que han necesitado el trascurso de algunos años para ser apreciadas con serena imparcialidad de espíritu.

El tiempo trascurrido, si bien defiende y aprecia, en sus justos términos, la ley de 29 de Noviembre de 1878, pone de manifiesto sus deficiencias presentes, é imponen á los que tienen sobre sí la alta direccion del ejército y las responsabilidades del gobierno el deber de tomarla como punto de partida, pero introduciendo en ella principios definidos, soluciones concretas que fijen en un cuerpo de doctrina cuanto de fundamental y constitutivo corresponde á la institucion armada, por su especial mision y peculiar naturaleza.

El principio de unidad, necesario á todo organismo social, lo es mucho más tratándose del ejército, que si ha de llegar, dentro de la relativa perfeccion humana, á responder á sus altos fines y á cumplir sus grandes deberes, no puede en manera alguna organizarse por medio de leyes parciales ni disposiciones aisladas sin que surja, de un lado el antagonismo de los principios y de otro las deformidades de un cuerpo cuyas partes no guarden entre sí la relacion y proporcion debida, por no ser resultado de un plan completo basado en fundamentos comunes.

Las reformas militares constituyen entre nosotros, no solo una justificada aspiracion del país y del ejército, sino imperiosa necesidad de gobierno, para cerrar el paso á los que pretenden convertirlas en bandera política, sin tener en cuenta que es el ejército institucion de la Patria, escudo de su honra, demasiado grande para que pueda encerrarse en los moldes pequeños y apasionados de los programas políticos ni satisfacerse con servir de pretexto á la propaganda de los partidos.

El Ministro que suscribe, penetrado de la urgencia con que es preciso acudir al remedio de una necesidad generalmente sentida, resolviendo los problemas militares planteados y con grande amplitud discutidos por la opinion pública, encuentra como el medio más práctico abarcar todas las cuestiones dentro de los términos de una ley, precisar en ella los principios fundamentales, verdadera materia legislativa, llevar á sus preceptos constitutivos el concurso, la ilustracion valiosa y el recto sentido de las Córtes, desenvolviéndolos despues por medio de decretos y reglamentos, á fin de que resulte la unidad de plan y la rapidez de una organizacion demandada por diversas y justificadas causas.

La ley constitutiva vigente señala en los más im-

portantes conceptos la materia que debe ser objeto de reforma, pero se detiene ante ella y fía á leyes especiales el encargo de realizarla, lo cual da orígen á dilaciones infecundas y á la permanencia de una situacion que solo ha podido admitirse como transitoria.

Fuera en el Ministro que suscribe censurable jactancia pretender constituir un ejército que igualase á los de otras Naciones, cuyos recursos les permiten, no solo el sostenimiento de crecientes contingentes activos, sino la posesion de un costoso y abundante material; pero dentro de los medios propios, y aun á costa de algunos sacrificios, no es posible prolongar por más tiempo una manera de ser que no se compadece con las necesidades militares modernas ni con la prevision del que puede ser sorprendido por las contingencias del porvenir.

Nuestras demarcaciones militares, realizadas en lejana época, obedecen solo á antecedentes históricos y no se avienen con la organizacion presente, que reclama numeroso contingente de fuerzas en reserva ó como reclutas disponibles; exige grandes facilidades para la concentracion, si las circunstancias aconsejasen la movilizacion total ó parcial, y demanda imperiosamente las asambleas periódicas, esas escuelas provechosas de la paz encargadas de formar y dar educacion al hombre de guerra, que son de todo punto irrealizables mientras no se localicen en una region misma el cuerpo activo y sus reservas.

Los ejércitos modernos son la expresion fiel de la Nacion. A su defensa y custodia están por igual obligados todos los ciudadanos, cualesquiera que sea su posicion social, sus grados de cultura, la suerte de su orígen; todos los intereses, por respetables y legítimos que sean, resultan pequeños ante el supremo interés de la Patria; y siendo la institucion armada genuina institucion nacional, en ella deben estar representadas todas las energías y todos los intereses sociales.

Dentro de este principio igualitario, bastante á dignificar al soldado de la Patria, caben medios y temperamentos para pasar sin violencia desde el servicio redimible á la prestacion del forzoso, levantando el nivel moral é intelectual del núcleo de combatientes y alcanzando esa posesion del deber, tan indispensable al que tiene en sus manos las armas confiadas por la Nacion, no solo para que la defienda de extrañas agresiones, sino para que mantenga y garantice su paz interior.

Basados en estos principios el reclutamiento y reemplazo del ejército, podrán ser fácilmente resueltos muchos problemas que, por lo complejos, dificultan la organizacion de aquel y retrasan el perfeccionamiento de las reservas, para que sin gravitar sobre el Tesoro puedan producir prácticos y útiles resultados.

La administracion de justicia debe merecer una atencion preferente; sin ella no es posible ni el saludable rigorismo de la disciplina, ni esa confianza que el interés social deposita en los encargados de ejercerla.

Con atender el Consejo Supremo de Guerra y Marina á las funciones propias de tan alto Tribunal, tiene sobrada materia donde continuar, para bien del país y del ejército, la no interrumpida série de sus prestigiosas tradiciones.

Para ello conviene apartar lo judicial de lo gubernativo, encomendándole lo primero con las funciones que históricamente viene ejerciendo como Asamblea de las Ordenes militares, y dejando á otros centros genuinamente consultivos la clasificacion y despacho de los asuntos gubernativos y reglamentarios.

Es llegado el momento de establecer y fijar principios fundamentales á que deban ajustarse los ascensos y las recompensas, señalando en los primeros el límite regular de la carrera, estableciendo la diferencia precisa entre la época de paz y la de guerra, de suerte que á un mismo tiempo se otorguen en la primera garantías debidas á la antigüedad sin defectos en todas las armas é institutos, y en la segunda medios de manifestarse las cualidades extraordinarias y el derecho del Estado de utilizar las más valiosas, dejando subsistentes para las altas jerarquías ese principio de eleccion, á que no han renunciado en lo antiguo ni en lo moderno los Gobiernos de ningun país.

La Administracion militar, si ha de responder á las necesidades de los ejércitos modernos, tiene que estar organizada de manera que, simplificándose en cuanto sea posible sus operaciones, atienda cumplidamente, de una parte á las exigencias del soldado, y de otra al interés del Tesoro, siendo su más sólida y eficaz garantía.

Mientras permanezcan unidas la gestion administrativa y la intervencion, mientras un mismo cuerpo ejercite las dos funciones que constituyen la hacienda militar, no puede exigirse aquella regularidad de operaciones, que si bien han de marchar en paralelismo perfecto, no deben nunca encontrarse ni confundirse, lo cual solo se alcanza con la division ya aceptada en los ejércitos mejor organizados, y que establece dos cuerpos similares, pero distintos: el que tiene á su cargo la gestion administrativa y el que desempeña las funciones fiscales ó de intervencion.

Una experiencia dolorosa ha puesto de manifiesto un mal profundo, que tiene todos los caractéres de grave lesion social dentro de la institucion armada.

El oficial del ejército que no cuenta con más recursos que su modesto sueldo, al fundar una familia se crea una situacion triste, que llega á ser desesperada en muchos y repetidos casos.

Razon tuvieron nuestras antiguas leyes para prohibir el casamiento en las clases de tropa, exigiendo á los oficiales subalternos el depósito de un capital bastante al sostenimiento decoroso de su familia, único medio de evitar dentro del hogar las angustias de la estrechez, y en la esfera del servicio público esa preocupacion y decaimiento del que, al sacrificarse por el honor de la bandera, deja pedazos del corazon sufriendo las amarguras de la miseria y los rigores del infortunio.

Las Naciones más adelantadas en costumbres é instituciones militares han comprendido en esto la necesidad de volver al pasado, exigiendo un capital mayor en armonía con el aumento de gastos en la vida moderna.

En los primeros empleos militares solo podrán armonizarse las obligaciones privadas con el supremo deber público, exigiendo para contraer matrimonio un capital, con independencia del sueldo, que proporcione recursos, si no sobrados, suficientes al ménos para el sostenimiento de la familia en la forma que exige el decoro del uniforme y el rigorismo de la vida militar.

No es posible en las grandes colectividades, siquiera en las educadas en el culto del honor, acos-

tumbradas á una vida de austeridad y sacrificio, impedir que alguno de los que la constituyen olvide, á impulsos de sensibles extravíos, esa conducta sin tacha que es para el ejército, no solo causa permanente de su prestigio, sino único medio de merecer y alcanzar la estimacion pública.

Nadie puede apreciar mejor el desprestigio, ni con más eficacia remediarlo, que aquellos llamados á mantener el buen nombre de una gran familia ligada por tan estrechos vínculos, y en la cual influyen los actos de sus miembros, si son meritorios para enaltecerla, si bochornosos para lastimarla.

La accion de los tribunales contiene á todos en el cumplimiento de la ley; pero en los casos de honra no hay juez más competente que el llamado á mantenerla incólume, fundamento en que descansan nuestros históricos tribunales de honor, justificados en su orígen y difundidos por el espíritu recto de sus acuerdos.

Para demostrar, contra suposiciones ligeras y declamaciones sin base, que el guardador del honor dentro del ejército es el ejército mismo, el Ministro que suscribe lleva á la ley escrita prácticas por la costumbre sancionadas; y reconociendo la existencia legal de los tribunales de honor, fía á esos Jurados prestigiosos el sostenimiento de la dignidad y la hidalguía, sin las cuales no es posible la existencia de tan ennoblecida institucion.

Conviene de una vez deslindar, precisándolas, las atribuciones y especial mision de cada arma é instituto, reorganizar las plantillas en armonía con las necesidades del servicio, separar lo que es propio de ley de las facultades gubernativas, comprendiendo dentro de los anchos moldes de un plan orgánico todo cuanto tienda á dar unidad á la institucion, á relacionar entre sí y en conjunto armónico las múltiples cuestiones, que si aparecen varias en su aspecto, tienden en el órden del interés público á un mismo fin, y en relacion con las aspiraciones privadas, á cimentar esa interior satisfaccion que hace del ejército la base más segura de la prosperidad nacional.

El Ministro que suscribe hubiera podido adoptar otros procedimientos, bien fuera presentando un número considerable de proyectos de ley, bien pidiendo una ámplia autorizacion para plantear las reformas.

De seguir el primero, surgirian dificultades que las circunstancias aconsejan evitar, pues no sería posible que las Córtes consagraran un tiempo que debe ser repartido entre múltiples asuntos, á las cuestiones militares, ni éstas podrian ser resueltas en un período relativamente breve, quizás no tanto como su perentoriedad exige.

Por el segundo, y aun caso de contar con la confianza de la Representacion del país, faltaria á una reforma de tanta amplitud y trascendencia el concurso y la autoridad de los Cuerpos Colegisladores, que si siempre deben concurrir á toda clase de reformas, es indispensable tratándose de aquellas que afectan al ejército, el cual, por su significacion y por sus altos fines, debe ser considerado como la Nacion misma.

En el proyecto que presenta el Ministro que suscribe están consignados todos los principios que forman la materia legislativa respecto de la institucion armada; en ellos tiene el Gobierno limitada su accion y prefijados los fundamentos esenciales de la reforma, correspondiéndole solo su fiel desenvolvimiento por medio de disposiciones de aplicacion, y se consigue el objeto preferente de acudir con presteza á satisfacer una necesidad apremiante para el ejército, en la cual concurren otros grandes intereses que no pueden ser desatendidos, ni por la Representacion del país, ni por los que tienen ante el mismo las responsabilidades del Gobierno.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y préviamente autorizado por S. M., tiene la honra de someter á la deliberacion de las Córtes el adjunto proyecto de ley.

Madrid 22 de Abril de 1887.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

PROYECTO DE LEY.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.° El ejército constituye una institucion nacional y especial por su objeto é índole, la cual se regirá por leyes, decretos, ordenanzas, reglamentos y disposiciones propias, en todo lo que concierna á su constitucion, servicio peculiar, administracion, ascensos y recompensas, organizacion, disciplina, códigos, jurisdiccion, atribuciones del mando, y en general á cuanto afecte á su existencia y sea de utilidad para la Nacion.

Art. 2.° Entre las diversas misiones confiadas al ejército, la primera y más importante es defender la independencia é integridad de la Patria y sostener el imperio de la Constitucion y las leyes del Estado.

Art. 3.° La organizacion del ejército compete al Rey y á su Gobierno responsable, dentro del precepto constitucional, á cuyo fin se dictarán los decretos, ordenanzas, disposiciones y reglamentos necesarios para constituir las diversas armas, institutos y corporaciones militares de modo que respondan á su objeto esencial; para determinar las relaciones que hayan de guardar entre sí unas y otras; para regular los deberes y derechos de todas las clases, así como las atribuciones propias de cada cargo y empleo; y para fijar, por último, las reglas administrativas y económicas que deban regir conforme á los créditos del presupuesto.

Art. 4.° El Ministro de la Guerra continuará entendiendo en cuanto afecte á la organizacion y el gobierno del ejército y de todos los servicios militares, y tendrá á su cargo la direccion y administracion superior del mismo.

A este fin organizará su departamento en la forma que mejor pueda desempeñar su mision y más se facilite el imprimir unidad y rapidez de accion á todos los servicios.

Tendrá á sus inmediatas órdenes el número de oficiales generales que se considere necesario para ejercer la inspeccion extraordinaria de las tropas y plazas de guerra, desempeñar otras comisiones del servicio que se les confien y dedicarse á los estudios, trabajos ó experiencias cuya iniciativa se reserve el Ministro.

Art. 5.° Habrá un Consejo Supremo de Guerra y Marina, bajo la presidencia de un capitan ó teniente general, compuesto de oficiales generales y consejeros togados del ejército y armada, en la proporcion conveniente, cuyo Consejo tendrá á su cargo la administracion de justicia como Supremo Tribunal del ejército y de la marina, constituyendo á la vez la

Asamblea de las Ordenes de San Fernando, San Hermenegildo y Mérito militar. Informará además al Ministro de la Guerra y al de Marina sobre todos aquellos asuntos de justicia militar y declaraciones de derecho penal que le consulte.

Art. 6.° Con el nombre de Junta superior consultiva de Guerra habrá una corporacion, compuesta de oficiales generales y asimilados de los cuerpos político-militares, con el personal auxiliar indispensable.

Será su mision informar al Ministro sobre todos los asuntos de carácter militar que le consulte, por no ser de la exclusiva competencia de otras corporaciones, y principalmente en los que se relacionen con las materias siguientes:

Organizacion del ejército y sus reservas.

Planes de movilizacion y campaña.

Defensa del territorio y armamento de las plazas.

Instruccion del personal de oficiales y sus asimilados; clasificacion de aptitud del mismo; expedientes para su separacion del ejército; invalidacion de notas en las hojas de servicios y recompensas.

Reglamentos tácticos y disposiciones orgánicas referentes á todos los servicios del ramo de Guerra.

Reclutamiento y reemplazo del ejército.

Remontas y requisicion militar.

Asuntos de Ultramar relacionados con los anteriores.

Además una Seccion especial de la propia Junta, funcionando á manera de tribunal de clases pasivas, se ocupará exclusivamente de la declaracion de los derechos de retiro y de Montepío á que tengan opcion todos los militares y sus viudas y huérfanos, así como de los premios de constancia y demás pensiones ordinarias ó extraordinarias que las leyes y reglamentos atribuyan.

Art. 7.° La Seccion de Guerra y Marina del Consejo de Estado, establecida por la ley que instituyó este alto Cuerpo, además de las funciones que le corresponden como parte del mismo, entenderá tambien de aquellos asuntos que, no siendo de la competencia exclusiva del Consejo Supremo de Guerra y Marina, ni del conocimiento de la Junta superior consultiva, deba informar sobre ellos por ministerio de la ley, porque se relacionen con la Administracion del Estado y la aplicacion de las leyes de este carácter, ó porque sean materia propia de los reglamentos para su ejecucion.

Art. 8.° Conforme previene el art. 54 de la Constitucion del Estado, los Reales decretos relativos al cumplimiento de las leyes militares serán propuestos al Rey y refrendados por el Ministro de la Guerra.

La inobservancia ó infraccion de éstas ó de aquellos constituirán en todo tiempo caso de responsabilidad para el infractor.

Las demás disposiciones de carácter técnico, como las que se deduzcan de la aplicacion de las leyes ó Reales decretos, las reglamentarias y todas las que exijan la buena direccion, el gobierno y la administracion del ejército en su diversos ramos, las dictará el Ministro de la Guerra por medio de Reales órdenes.

Art. 9.° Los empleos y recompensas correspondientes á los oficiales generales del ejército y sus asimilados político-militares los concede directamente el Rey, con arreglo á las leyes y reglamentos, á propuesta del Ministro de la Guerra y mediante Real decreto. La misma Real aprobacion se necesitará para conferir los cargos que deban desempeñar aquellas clases, bastando que lo sean de Real órden las comisiones que se les confien.

Los ascensos reglamentarios en las clases de jefes y oficiales particulares se conferirán mediante Real órden; pero no serán válidos los empleos y condecoraciones que se otorguen con carácter de recompensas si no consta expresamente la Real aprobacion.

Los escribientes, maestros, sobrestantes y demás auxiliares que sirvan ó puedan servir en los cuerpos, centros, oficinas y establecimientos militares, obtendrán sus empleos, cargos ó destinos conforme á sus reglamentos y por medio de credenciales expedidas de Real órden, cuando sus sueldos lleguen ó excedan de 1.500 pesetas anuales; bastando, si son menores de esta cantidad, el nombramiento de los jefes superiores de los cuerpos á que pertenezcan ó de los establecimientos en que sirvan, segun dispongan dichos reglamentos.

Art. 10. Las atribuciones, deberes y responsabilidades de las autoridades militares, las obligaciones de todas las clases del ejército y las funciones propias de los diversos cargos y comisiones del servicio que deban desempeñar, así los generales, jefes y oficiales como sus asimilados, las determinarán las leyes, las ordenanzas generales, los reglamentos especiales para el servicio y las disposiciones que adopten el Ministro de la Guerra ó los jefes superiores que tengan facultad para dictarlas.

Los sueldos, obvenciones y derechos pasivos que correspondan á dichas clases, segun su empleo y situacion, los fijarán las leyes de presupuestos y de retiros y los reglamentos orgánicos que se publiquen, observándose, mientras no se varíen unas y otros, las disposiciones vigentes en estas materias.

Art. 11. El Código especial de penas y de procedimientos militares regulará la administracion de justicia en el ejército.

Art. 12. El destino, comision ó cargo es de la libre voluntad del Rey, confiriéndose á los oficiales y funcionarios militares competentes, á propuesta del Ministro responsable.

Del reclutamiento y reemplazo del ejército.

Art. 13. El servicio general militar es obligatorio para todos los españoles desde que cumplan 20 años de edad. Ninguno podrá excusarse de prestarlo en paz ó en guerra con las armas en la mano, mientras tenga aptitud para manejarlas.

Art. 14. La duracion de este servicio será de doce años en la Península é islas adyacentes, cuyo plazo se rebajará á ocho para los destinados á los ejércitos de Ultramar.

De los doce años, tres los servirán en las filas con las armas en la mano, y cuatro formando la primera reserva, ó sea la activa de los cuerpos, y en disposicion de incorporarse á éstos al primer aviso de las autoridades ó del Ministerio de la Guerra.

Los otros cinco años los extinguirán en los cuerpos de la segunda reserva, los cuales podrán ser armados y movilizados por órden del Gobierno en tiempo de paz, pero solo para ejercicios y asambleas durante un mes todos los años. En época de guerra ó extraordinaria tambien se movilizarán estos cuerpos y se incorporarán al ejército por el tiempo que

sea necesario, cuando el Gobierno lo disponga, ó bien mediante una ley, si están abiertas las Córtes.

Los que vayan á los ejércitos de Ultramar servirán cuatro años en los cuerpos activos de aquellos territorios y podrán regresar á la Península á servir los otros cuatro en la situacion de segunda reserva.

Art. 15. Solo se admitirá la sustitucion, y la redencion á metálico, por 2.000 pesetas, á aquellos que les tocare la suerte de servir en los ejércitos de Ultramar; pero los sustituidos y redimidos estarán en la obligacion de servir en la Península, con las armas en la mano y en las demás situaciones, el mismo tiempo que los otros mozos de su alistamiento.

Art. 16. Los indivíduos de la reserva activa podrán hacer los viajes que á sus intereses convengan dentro de la Península, islas Baleares y Canarias y posesiones de Africa, así como navegar, sin salir de estos límites, prévia licencia de sus respectivos jefes, que en situacion ordinaria no se las negarán.

Tambien podrán variar de domicilio dentro de los expresados territorios los indivíduos de la primera y segunda reservas, avisándolo préviamente á sus jefes para los efectos de organizacion.

Los que estén en situacion de segunda reserva podrán viajar por España y el extranjero sin limitacion alguna, pero dando prévio conocimiento á sus jefes, por si las circunstancias exigieran negarles la autorizacion.

Art. 17. No podrán contraer matrimonio los indivíduos de tropa mientras se hallen sirviendo en los cuerpos armados; pero se les concederá permiso para realizarlo al año de pertenecer ya á la reserva activa.

Los de la segunda reserva podrán contraer dicho enlace sin esas restricciones, y además hacer votos y recibir órdenes sagradas, acudiendo, no obstante, á sus puestos en fila, caso de guerra, para ejercer su ministerio.

Art. 18. Los mozos que, cumplidos 18 años y antes de los 20 deseen voluntariamente ingresar en los cuerpos activos armados para cumplir y extinguir antes la obligacion del servicio militar podrán solicitarlo, y se les concederá ó negará, segun la situacion y el efectivo de la fuerza de aquellos.

Art. 19. Serán admitidos por el tiempo de un año en los cuerpos activos armados hoy existentes, ó en otros especiales que pudieran crearse, aquellos mozos de 19 á 20 años de edad que, antes de corresponderles el servicio militar obligatorio, se presenten á prestarlo voluntariamente y reunan las condiciones siguientes:

Primera. Demostrar, prévio exámen teórico y práctico, que conocen sólidamente la instruccion individual completa del arma en que desean servir, las obligaciones del soldado, cabo y sargento en toda su extension, la práctica del servicio de guarnicion y de campaña y cuantos deberes incumben á dichas clases.

Segunda. Presentar á la vez su equipo, armamento y uniforme completos, exactamente iguales á los que use el cuerpo en que hayan de servir.

Tercera. Afianzar en la Caja del mismo el valor probable del reemplazo y entretenimiento de su equipo y uniforme.

Cuarta. Renunciar al percibo de haber alguno y garantizar, por los medios que exija el reglamento, que tiene bienes de fortuna para atender á su subsistencia decentemente.

Quinta. Además de las anteriores condiciones, el que desee servir en cuerpo montado habrá de presentar un caballo útil para el servicio militar, con su equipo y montura reglamentarios, y obligarse á mantenerlo y entretenerlo todo á su costa durante el citado período de un año.

A los que en el trascurso de este tiempo faltaren á alguna de las condiciones expresadas, ó por abandono, desaplicacion ó mala conducta se hicieran acreedores á perder el beneficio que disfrutan, se les formará expediente, en que así se decretará por el jefe superior del arma respectiva si resultan comprobadas las faltas. Los comprendidos en estos casos continuarán sirviendo el mismo tiempo que les corresponda á los del llamamiento inmediato á su ingreso en filas.

Estos voluntarios han de servir completo y dia por dia el año de su compromiso, y de consiguiente no se les contará para extinguirlo el tiempo que estuvieren fuera de filas por cualquiera causa, ni aun la de enfermedad, aunque permanezcan efectivamente en los hospitales militares.

Extinguido buenamente su empeño, pasarán estos voluntarios á la situacion de primera reserva para servir los seis años restantes antes de su ingreso en la segunda.

Art. 20. Para crear un plantel de oficiales reservistas sin sueldo, se restablecen en el ejército los cadetes.

A esta clase solo podrán pertenecer los que lo soliciten, teniendo la edad de 18 á 20 años, y antes de que la ley les obligue al servicio.

Pero obtenida la concesion, y antes de expedírseles su nombramiento definitivo, deberán comprobar:

1.° Que poseen la instruccion teórica y práctica exigible al soldado y cabo del arma en que ingresen.

2.° Que disfrutan de la robustez y aptitudes físicas necesarias para resistir las fatigas del servicio.

3.° Que ellos ó sus familias disponen de recursos suficientes para subvenir á las necesidades de su vida con decencia y para atender al cuidado y entretenimiento de su vestuario, puesto que no han de percibir sueldo ni haber ninguno, y solo la racion de etapa en tiempo de guerra cuando se facilite á las tropas.

4.° Que han de presentar su uniforme, caballo y montura reglamentarias con su equipo y efectos completos los que pretendan servir en cuerpos montados, y solo su uniforme los que aspiren á servir en los de á pié.

Los cadetes estarán sometidos en todo al rigor de las ordenanzas militares y al régimen gubernativo y escolar que establezcan los reglamentos que se dicten, debiendo servir con las armas en la mano el mismo tiempo que los demás mozos los que no ingresen en la escala de oficiales reservistas sin sueldo.

Art. 21. Solo serán excluidos del servicio militar obligatorio los mozos que al tiempo del llamamiento á las filas presenten impedimentos físicos ó legales.

Art. 22. Son impedimentos físicos para prestar el servicio militar:

1.° No alcanzar la estatura mínima de 1'550 metros.

2.° Padecer cualquiera de las enfermedades ó defectos físicos comprendidos en las clases primera y segunda del cuadro de inutilidades anejo á la ley decretada en 11 de Julio de 1885, siempre que resulten visible y notoriamente comprobados.

Quedarán excluidos temporalmente de dicho servicio y sujetos por tanto á nuevos reconocimientos durante tres años consecutivos:

1.° Los que alcancen la estatura de 1'500 metros, por la posibilidad de que crezcan durante dichos tres años hasta llegar á la prefijada.

2.° Los que condicionalmente fueren declarados inútiles por cualquier enfermedad ó defecto físico de los comprendidos en las clases segunda y tercera del citado cuadro.

Art. 23. Tienen impedimentos legales para exigírseles la prestacion obligatoria del servicio militar en la clase de soldados:

1.° Los que sean oficiales del ejército ó de la marina de guerra, en sus diversas armas é institutos.

2.° Los alumnos de las Escuelas, Academias y Colegios militares, incluso los de la armada, y los que estén sirviendo como maquinistas, maestros, ayudantes de máquina y auxiliares, formando cuerpo organizado, ya sea en el ejército ó la marina militar.

3.° Los religiosos profesos de las Escuelas pías y de las Congregaciones destinadas exclusivamente á la enseñanza con autorizacion del Gobierno, y de las misiones dependientes de los Ministerios de Estado y Ultramar.

4.° Los novicios de las mismas Ordenes que lleven seis meses de noviciado antes del dia del alistamiento.

Y 5.° Los mozos que por sentencia firme deban cumplir ó esten cumpliendo condena de cadena, reclusion ó presidio. Los sentenciados á extrañamiento, prision mayor ó correccional, despues que extingan sus condenas, servirán el tiempo que les corresponda en los cuerpos disciplinarios á que los destine el Gobierno; los condenados á relegacion servirán en Ultramar, y los que sufran ó hayan sufrido penas menores, de cualquiera clase, ingresarán como los demás mozos en los cuerpos que les corresponda.

Quedarán excluidos temporalmente los mozos que siendo miembros de familia desvalida ó hijos de padres ancianos ó impedidos para el trabajo sean los únicos que puedan mantenerlos con el suyo personal, segun se determine y especifique en el reglamento para la aplicacion de la presente ley en la parte de que se trata, tomándose como base lo prescrito en los arts. 69 y 70 de la decretada en 11 de Julio de 1885; pero si cesara el motivo de la exclusion durante los tres años siguientes al de su alistamiento, ingresarán en el ejército como los demás.

Art. 24. Las operaciones del alistamiento de mozos se ejecutarán, en la época que se fije anualmente, por los alcaldes y Municipios de los pueblos, con la intervencion de los delegados militares que determine el reglamento citado en el artículo anterior.

En las listas se comprenderán á todos los mozos, sin excepcion alguna, que tengan la edad de 19 años y no hayan cumplido con la obligacion del servicio militar ó no están libres de él de una manera legal.

Art. 25. La clasificacion y declaracion de soldados, como el juicio y fallo de las exclusiones que resulten, se verificará en la cabecera de cada zona militar ante una Comision, compuesta de diputados provinciales y dos jefes militares de la misma zona, asistida de médicos civiles y del ejército y del personal auxiliar necesario.

Ante la misma Comision se verificará el sorteo para los que deban servir en los ejércitos de Ultramar, é inmediatamente despues ingresarán en caja los reclutas que hayan de prestar su servicio en la Península.

Para verificar las redenciones y sustituciones de los mozos á quienes hubiese correspondido la suerte de servir en Ultramar, se dará un plazo que no bajará de dos meses.

El producto de las redenciones se aplicará en primer término al pago ó gratificacion de los voluntarios que deseen pasar á aquellos ejércitos, con los cuales se cubrirán preferentemente las bajas que en ellos ocurran.

Art. 26. Una vez en caja los nuevos reclutas de cada zona, serán destinados todos á servir en los cuerpos activos que se nutran de la misma, segun las reglas y disposiciones que se dicten por el Ministerio de la Guerra, y los sorteados para Ultramar quedarán á disposicion del mismo Ministerio, por el cual se dispondrá su incorporacion á aquellos ejércitos en las épocas más oportunas.

Del ingreso en el ejército.

Art. 27. Se requiere ser español para pertenecer al ejército, y el ingreso en éste solo se verificará por las clases de soldado, cadete voluntario, alumno de alguna Academia militar, ó por oposicion ó concurso en los cuerpos en que se exijan estas circunstancias.

Los soldados ingresarán en el ejército por voluntad propia ó por la obligacion que impone la ley á todos los españoles.

Los cadetes serán admitidos al servicio de los cuerpos con las condiciones que se establecen en el art. 20.

Los alumnos ingresarán voluntariamente en las Academias militares, antes ó despues de ser declarados soldados, si obtienen buenas notas en los exámenes de entrada y cumplen las demás prescripciones reglamentarias.

Se requiere el concurso para la admision en los cuerpos de auxiliares de oficinas, celadores de fortificacion, ordenanzas y demás de su índole y clase, eligiéndose entre los declarados aptos aquellos que cuenten mejores y más dilatados servicios militares.

Solo mediante oposicion podrá ingresarse en los cuerpos Jurídico, de Sanidad, Equitacion, Veterinaria militar y Clero castrense, y el mismo procedimiento se seguirá para proveer las clases de maestros periciales, maquinistas, aparejadores, obreros y demás profesiones auxiliares de este carácter que necesite permanentemente el ejército.

Art. 28. Para obtener el ingreso en la clase y escala de suboficiales se requiere ser sargento de cualquiera de las armas é institutos del ejército; disfrutar de buena conceptuacion de sus jefes; reunir las demás condiciones que sean reglamentarias; seguir con aprovechamiento los cursos de enseñanza de las Escuelas de esta clase, y obtener en ellas el título de aptitud necesario.

Dicho título asegura á los suboficiales su ingreso en la categoría de oficiales de los cuerpos que deben nutrir, si no han desmerecido en su conducta y aplicacion al llegar ese caso; y ya en posesion de aquel, desempeñarán como prácticas en los cuerpos activos del ejército las funciones que les asignen las ordenanzas y reglamentos.

Art. 29. Los que aspiren á ingresar en la clase de

oficiales activos de las armas de infantería, caballería y artillería, cuerpo de ingenieros é institutos de intervencion é Intendencia militar, necesitarán obtener préviamente el nombramiento de alférez alumno, ó su asimilado, á propuesta del tribunal académico que corresponda, y conforme al régimen y programa de estudios aprobados por el Ministro de la Guerra; haber además seguido con aprovechamiento los cursos de aplicacion teóricos y prácticos determinados por cada arma, cuerpo é instituto; y por último, merecer de sus jefes una certificacion que acredite han observado una intachable conducta y son dignos de pertenecer á la honrosa y distinguida clase de oficiales.

Art. 30. Los que pretendan desempeñar el servicio del Estado Mayor deberán reunir las condiciones y circunstancias que se determinan en el art. 37 de esta ley.

Art. 31. La fuerza de los institutos de Guardia civil y Carabineros se reemplazará por indivíduos voluntarios que sirvan en activo ó en la reserva del ejército, volviendo á éste y á la situacion que les corresponda cuando cumplan su empeño en dichos institutos, caso de que no hubiesen extinguido en ellos la total obligacion del servicio militar.

La oficialidad de los referidos institutos se formará con los suboficiales que voluntariamente lo soliciten, y á falta de éstos con los sargentos de los mismos institutos que demuestren su aptitud conforme al reglamento.

Art. 32. Los que deseen ingresar en la escala de oficiales reservistas sin sueldo probarán su aptitud teórica y prácticamente por medio de exámenes, y harán constar que disponen de bienes de fortuna ó sueldo fijo que represente una renta anual mínima de 2.000 pesetas, no pudiendo además exceder de 32 años de edad.

Podrán aspirar y concedérseles el ingreso en dicha escala por el órden de preferencia siguiente:

1.° Los suboficiales del ejército, sin nuevo exámen.

2.° Los sargentos del mismo.

3.° Los cadetes que hayan prestado, por lo ménos, dos años de servicio activo en filas.

4.° Los soldados ó clases del ejército, en cualquiera situacion, siempre que pertenezcan á alguna carrera ó profesion con título académico, ó se hallen cursando estudios de esta clase y hayan servido, cuando ménos, dos años con las armas en la mano.

5.° Los indivíduos del ejército y sus reservas que hayan servido en filas los plazos exigidos por la ley.

6.° Los que perteneciendo á las reservas ó á la situacion de reclutas disponibles cumplan con las demás condiciones de este artículo.

Podrán ingresar en la escala de oficiales reservistas preferentemente á todas las clases citadas, y sin necesidad de comprobar las condiciones anteriores, los jefes y oficiales retirados ó separados voluntariamente del ejército que conserven aptitud física y buenas notas de concepto. Estos se incorporarán con la categoría y antigüedad que disfrutaban al separarse de las filas.

Art. 33. Conforme á las prescripciones de esta ley, y mientras los soldados, clases de tropa, cadetes y suboficiales estén extinguiendo el plazo de su servicio activo con las armas en la mano, no podrán obtener destino alguno que les separe del servicio efectivo de su clase en los cuerpos ó secciones á que pertenezcan, ni aun para ocupar otros cargos militares.

Se exceptúa solo de este precepto á los que, prévio llamamiento y exámen, ingresen en las Academias y Escuelas militares.

De la composicion y organizacion del ejército.

Art. 34. Todas las fuerzas militares de la Nacion, ya ocupen el territorio peninsular ó los de Ultramar, constituirán un solo ejército, y uno solo será tambien el escalafon de cada arma, cuerpo ó instituto, verificándose todos los ascensos con arreglo á la dicha única escala.

Art. 35. El ejército se compondrá:

1.° Del Estado Mayor general.

2.° De las tropas de la Real Casa.

3.° Del arma de infantería.

4.° De la de caballería.

5.° De la de artillería.

6.° Del cuerpo de ingenieros.

Además de estas fuerzas, esencialmente de combate, formarán parte del ejército, como auxiliares, los cuerpos siguientes:

1.° El del tren.

2.° El de sanidad militar, con sus dos secciones de medicina y farmacia.

3.° El de intendencia.

4.° El de intervencion.

5.° El jurídico.

6.° El del clero castrense.

7.° El de veterinaria.

8.° El de equitacion.

Para contribuir al mecanismo de las diversas funciones técnicas y administrativas á cargo del ejército, habrá tambien, como empleados político-militares, asimilados á las categorías de aquel:

1.° El cuerpo auxiliar de oficinas.

2.° El de practicantes.

3.° El personal auxiliar de la intendencia.

4.° El del material de artillería, así pericial y obrero como no pericial.

5.° El del material de ingenieros de iguales condiciones.

6.° El de conserjes, porteros, mozos, ordenanzas de los Centros militares y los demás existentes de cualesquiera otros que las necesidades del servicio y mejor organizacion aconsejen crear.

Además se conservará el cuerpo y cuartel de Inválidos como honroso y justo tributo á las glorias militares.

Para los efectos de organizacion y disciplina dependerán del Ministerio de la Guerra los institutos de la Guardia civil y Carabineros y cualesquiera otros armados que se constituyan militarmente en lo sucesivo, los que, no obstante sus cometidos especiales para la seguridad de las personas y propiedades, represion del contrabando y demás que se les atribuyan, dependerán tambien accidentalmente de dicho Ministerio y de las autoridades militares como fuerzas armadas, siempre que por cualquier causa dejen de prestar su servicio especial, ó se reconcentren para ejercer una accion militar con motivo de guerra ó de alteracion del órden público.

Los reglamentos determinarán las funciones y deberes de cada arma é instituto del ejército y del personal de empleados militares, continuando en vi-

gor las disposiciones vigentes hasta que se reformen para acomodarlas á los preceptos de esta ley.

Art. 36. La organizacion del personal de cada arma, cuerpo é instituto armado, como el tipo de su equipo, armamento y material, dependerá en cada época de las exigencias del combate y de la mision que en él deban desempeñar unas y otros.

La constitucion y funciones de los demás cuerpos é institutos auxiliares se acomodarán igualmente á facilitar que las fuerzas armadas perfeccionen desembarazadamente sus medios de accion para la guerra, dentro de los procedimientos administrativos y económicos más severos. Las disposiciones de este carácter se subordinarán siempre á la conveniencia de una sólida constitucion de las tropas.

Art. 37. Además de las armas, cuerpos é institutos de que tratan los artículos anteriores, existirá organizado permanentemente el servicio del Estado Mayor del ejército.

Los que presten este servicio serán los agentes y auxiliares del mando militar, y lo desempeñarán todos los oficiales de infantería, caballería, artillería é ingenieros que adquieran en la Academia de Estado Mayor el título ó diploma de aptitud correspondiente; pero continuarán perteneciendo á sus armas ó cuerpos respectivos y figurando en los escalafones de su clase, por donde ascenderán.

Aunque todos podrán, prévio exámen y pruebas necesarias, obtener dicho título libremente, la Academia solo admitirá como alumnos á los oficiales subalternos y capitanes que sin exceder de 32 años de edad cuenten por lo ménos con tres de efectivos servicios en mando de tropas.

Los oficiales con diploma de Estado Mayor llevarán sobre el uniforme de su arma ó cuerpo algun distintivo que los dé á conocer y llene su legítima satisfaccion, y al recibir sus títulos obtendrán como recompensa una cruz del Mérito militar pensionada con la diferencia de sueldo del empleo que ejerzan al inmediato superior.

Los que excedan de la plantilla necesaria para el servicio del Estado Mayor, sea en paz ó en guerra, continuarán prestando el de su clase en el arma ó cuerpo á que pertenezcan, pero siempre en mando de tropas, agregados á las Embajadas y Plenipotencias del extranjero, ó en muy raro caso, desempeñando alguna comision que constituya verdadera especialidad.

Al ser posible, ningun oficial con diploma de Estado Mayor podrá permanecer en este servicio peculiar más de cinco años en cada empleo, y al volver al de su arma será reemplazado por otro de los de la misma clase que sirvan en ella, y de no haberlo, se acudirá á los de otro empleo ó cuerpo en caso necesario.

Dentro de la misma clase se reglarán las antigüedades en el servicio del Estado Mayor, por la del título ó diploma correspondiente, pero obtenido en igual empleo.

La actual Academia de Estado Mayor sufrirá las reformas necesarias para satisfacer su nueva mision, y los alumnos que ahora cursan en ella se someterán al nuevo plan académico y pruebas prácticas que se determinen.

Los demás oficiales y jefes del actual cuerpo de Estado Mayor continuarán prestando su servicio en él hasta que se vayan extinguiendo, dentro de los términos de su plantilla actual, pudiendo solo pasar al servicio de las armas de infantería y caballería cuando puedan ser sustituidos con titulares de igual empleo y procedencia.

Para los efectos de ascenso se considerará que la plantilla actual continúa vigente, cubriéndose las bajas que ocurran en el personal de la misma con arreglo á las disposiciones generales.

Los empleos personales que disfruten los oficiales que presten el servicio de Estado Mayor no intervendrán en su organizacion, pues en la concurrencia de todos solo ha de tenerse en cuenta el empleo efectivo del arma ó cuerpo de procedencia y la mayor antigüedad del diploma.

Art. 38. Los jefes y oficiales que presten el servicio de Estado Mayor de plazas serán asimismo los agentes y auxiliares de las autoridades militares de las mismas, en cuanto se refiera al mecanismo del servicio de guarnicion, suministros y otros relacionados con el material, gobierno y policía local.

Desempeñarán dicho servicio los jefes y oficiales de infantería que, sin estar inútiles, resulten achacosos por accidental enfermedad, poco aptos para las fatigas y la movilidad que exige el servicio de tropas, ó bien por otras causas atendibles; pero continuarán figurando en el escalafon de su arma, en la cual ascenderán cuando les corresponda, segun la plantilla que se determine, pudiendo volver al servicio de aquella por causa de ascenso ó conveniencias del servicio.

Art. 39. Las armas, cuerpos é institutos inmediatamente útiles para defender á la Patria deberán organizarse de modo que puedan entrar en accion sin dilaciones ni entorpecimientos y pasar del pié de paz al de guerra con la brevedad posible, pues que de esta aptitud dependerá en muchos casos la victoria.

A este fin, los regimientos y cuerpos armados deberán situarse á la inmediacion de sus propias reservas activas cuanto lo consientan otras consideraciones, y cerca del material que han de necesitar, de suerte que unos y otros elementos formen rápidamente fuertes cuerpos de tropas armadas, instruidas y equipadas.

La segunda reserva y depósitos se organizarán de una manera eficaz para llenar su mision, y deberán ser objeto de una constante inspeccion, para que el mayor perfeccionamiento de sus organismos supla la falta de instruccion y otras deficencias de su personal y material.

En las plazas de guerra deberá acumularse todo el material necesario para su defensa, acudiendo con preferente solicitud á emplazar el existente, á aumentarlo y á conservarlo siempre dispuesto para ser empleado con éxito.

Art. 40. Como organizacion permanente en todo tiempo, los cuerpos activos armados, con su contingente de paz, se constituirán en brigadas, divisiones y cuerpos de ejército, cuyas unidades servirán de base para formar en su dia el ejército de campaña.

Dichas grandes unidades de combate estarán dotadas permanentemente de todos los elementos necesarios á su perfecta organizacion, y tendrán todo el desembarazo posible para dedicarse con preferencia á la instruccion de sus fuerzas en filas y en reserva activa, dando además, si es posible tambien, alguna enseñanza á los reclutas disponibles mientras exista el personal de esta clase.

De los derechos y deberes de los oficiales generales, jefes y oficiales particulares del ejército.

Art. 41. Los jefes, oficiales y sus asimilados del ejército se dividen en tres secciones ó categorías, correspondiendo á cada una distintos derechos, funciones y deberes ordinarios.

Primera seccion. Pertenecen á ella todos los jefes, oficiales y asimilados que prestan sus servicios en los cuerpos activos, secciones, centros, comisiones, oficinas, corporaciones y establecimientos militares; los que se hallan de reemplazo ó excedentes y los que pertenecen, asimismo, á los cuadros permanentes de los cuerpos de reserva.

Segunda seccion. Corresponden á la misma los jefes y oficiales de infantería y caballería de las escalas de reserva destinados á los cuadros eventuales de dichos cuerpos hasta la completa extincion de aquellas clases, segun la amortizacion gradual decretada.

Tercera seccion. La constituyen aquellos jefes y oficiales reservistas sin sueldo que deberán irse formando para reemplazar á los de la segunda seccion en el mando de las tropas de reserva, á medida que estos vayan desapareciendo.

Art. 42. El empleo militar de la clase de oficial, conferido con arreglo á la ley, constituye una propiedad con todos los derechos y goces que las leyes y reglamentos consignen.

Los generales, jefes y oficiales del ejército y sus asimilados solo perderán el empleo por renuncia voluntaria de él, ó por causa de delito y en virtud de sentencia dictada por tribunal competente.

La privacion de empleo ó la despedida del servicio, acordada por sentencia, llevará consigo la pérdida de todo derecho pasivo, del uso de uniforme y de todo carácter militar; y los mismos efectos causará tambien el mero abandono de las filas ó el separarse del lugar de su destino sin la competente licencia, además de la penalidad aplicable á las circunstancias agravantes del hecho.

El oficial que á voluntad propia renunciare al ejercicio de su empleo, solicitando de S. M. la licencia absoluta, podrá usar de su libertad desde luego. Mas si apelare á este derecho en tiempo de guerra, en ocasion peligrosa, por grave alteracion del órden público ó visible indisciplina militar, ó bien hallándose ejerciendo autoridad, funcion ó comision especial del servicio, aguardará á la Real resolucion.

Art. 43. Ningun individuo del ejército podrá desempeñar ni admitir cargo ó mision alguna que lo separe del destino militar que ejerza, ó le imponga cualquiera otra obligacion ajena á su empleo en la milicia, sin que esté préviamente autorizado de Real órden expedida por el Ministerio de la Guerra.

Esta autorizacion no podrá negarse á los que sean elegidos Senadores ó Diputados ó fuesen nombrados para algun cargo que exija Real decreto.

Los que obtengan permiso para desempeñar cargos civiles ó ingresar en las carreras de la Administracion del Estado tendrán derecho á volver al servicio militar y á ocupar el puesto que les corresponda en su clase, arma y situacion, siempre que no hayan trascurrido tres años sin interrupcion, ó cuatro en varios períodos.

Pasados estos plazos, no podrán volver al ejército activo, pero sí ingresar con derecho preferente en los cuadros de reserva con solo los goces y obvenciones que les correspondan, segun la situacion de cesantes, retirados ó empleados que disfruten.

Si los oficiales autorizados á separarse temporalmente del servicio militar proceden de dicha escala de reserva, no se cubrirán las vacantes que ocasionen, y podrán ocuparlas de nuevo voluntariamente cuando les convenga; pero volverán sin demora al servicio de su cargo cuando por causa de guerra ó preparacion para ella, los llamara el Gobierno.

Los que fuesen elegidos Diputados á Córtes ó Senadores siendo oficiales particulares, quedarán como excedentes en las plantillas de sus escalas, no pudiendo desempeñar cargo alguno militar mientras permanezcan en tal situacion, á ménos que la ley los declare compatibles.

Los que en igual caso pertenezcan á la clase de oficiales generales podrán desempeñar aquellos cargos que la ley estime compatibles con el ejercicio de su investidura.

Art. 44. Los oficiales del ejército y sus asimilados no podrán contraer matrimonio hasta haber cumplido la edad de 25 años.

Llegado este caso, el alférez ó teniente que pretenda casarse depositará en la Caja ó establecimiento de crédito que disponga el Gobierno la cantidad de 40.000 pesetas en metálico ó valores del Estado admitidos por la ley, ya sean de su propiedad ó de la de su consorte. El interés de esta suma al tanto por ciento establecido para los depósitos en dicha Caja ó establecimiento, ó la mencionada renta, se acumulará á la fianza, ó la percibirá el imponente en la forma que desee para asegurar mejor la decorosa subsistencia de su familia.

Dicho depósito se conservará en poder del Estado, bajo la garantía del Tesoro público, y constituirá la dote de la esposa, que la percibirá por muerte del marido, al que solo podrá entregarse, siendo de su propiedad ó correspondiéndole por herencia, en el caso de enviudar sin hijos; pues si los tuviere, á éstos debe llegar íntegro el mencionado dote.

Así éste como el interés ó la renta que devenguen no responderán á ninguna otra obligacion que los distraiga de su único objeto.

En vez del depósito é intereses expresados se podrá admitir como fianza el número de fincas rústicas ó urbanas, ú otra clase de bienes raíces que basten á asegurar la citada suma é intereses, á satisfacion de la Caja ó Establecimiento de crédito que ofrezca al Estado suficientes garantías para responder de la eficacia de la operacion.

Quedan exceptuados de imponer la mencionada fianza los jefes y capitanes de ejército y reservas y sus asimulados de todos los cuerpos é institutos, así como los oficiales subalternos de dichas reservas, los de Guardia civil, Carabineros é Inválidos y todas las clases de auxiliares de oficina, sobreestantes, maestros, personal pericial y cuantos más con análogo carácter y condiciones sirvan en el ejército.

Los que sin cumplir las condiciones expresadas contrajesen matrimonio, en cualquiera tiempo en que se compruebe su falta serán separados del servicio con solo el goce de los derechos pasivos que les correspondan, caso que del proceso á que haya lugar no les resultase mayor culpabilidad; y así los funcionarios, civiles y eclesiásticos, como los testigos y padrinos que hubieren autorizado ó contribuido al acto,

incurrirán en las responsabilidades penales del Código que les sean aplicables.

Art. 45. Los indivíduos del ejército, ya se hallen en situacion activa, de excedentes ó de reserva, mientras tengan que cumplir deberes militares, no deben asistir á manifestaciones ó reuniones que revistan carácter político, incluso las electorales, salvo solo el derecho de emitir su voto si las leyes se lo otorgan.

Esta prohibicion no alcanza á los que ejerzan la investidura de Ministro de la Corona, Senador ó Diputado á Córtes.

Se prohibe igualmente á los militares, en cualquiera situacion, el pertenecer á Juntas, Sociedades ó instituciones no autorizadas por la ley; y más aún, el tomar parte activa en sus acuerdos y trabajos, cualquiera que sea el fin á que se dirijan.

Art. 46. El jefe, oficial é indivíduo de las clases asimiladas que á juicio de sus mismos compañeros, reunidos en Consejo de honor, llegara á cometer algun acto deshonroso de cualquiera clase, que ponga en duda su valor, imprima mancha en su reputacion ó rebaje el buen nombre del arma, instituto ó corporacion á que pertenezca, deberá ser sometido á un expediente gubernativo en que se consigne y depure la grave causa que lo motiva; y prévia audiencia del interesado, informe del jefe de su cuerpo ó dependencia, parecer del superior del arma ó instituto respectivo y dictámen de la Junta superior consultiva de Guerra, cuando se estime necesario, resolverá el Gobierno si procede despedirlo del servicio, dejando á salvo la accion de los tribunales, que deberán imponer, no obstante, la mayor ó menor pena que al culpable corresponda.

Tambien será separado del servicio, prévia formacion de expediente, que fallará el Gobierno, el jefe, oficial ó asimilado que, sin llegar á incurrir en delito, reincida por tercera vez en la comision de faltas graves del servicio, persista en observar notoria mala conducta, sin embargo de las correcciones sufridas, ó resulte ser incorregible ó inconveniente su permanencia en el ejército, por flojedad, incapacidad para el mando ó total abandono en el cumplimiento de sus deberes militares.

Serán igualmente separados del servicio los que por manifiesta desaplicacion, y despues de sometidos á dos pruebas en el período de un año, sean declarados incapaces para el desempeño de sus empleos por los tribunales calificadores que los examinen.

Art. 47. Los oficiales separados del servicio por cualquiera de las causas expresadas en el artículo anterior conservarán los derechos pasivos que les correspondan por su empleo y los años de servicio que hayan prestado.

De la escala de reserva de oficiales generales, de los retiros y de los inutilizados.

Art. 48. Los oficiales generales del ejército deberán pasar precisamente á la escala de reserva del Estado Mayor general cuando alcancen la edad de 66 años los generales de brigada, 68 los de division y 72 los tenientes generales; y en dicha situacion de reserva solo podrán desempeñar algunos cargos del Consejo de Estado, del Supremo de Guerra y Marina y en el cuerpo de Inválidos, siempre que no exista excedente alguno en la escala activa del mismo Estado Mayor general. Tambien podrán ser empleados por motivos de guerra cuando convenga utilizar su experiencia en los servicios encomendados á las fuerzas de reserva ocupadas en la defensa del territorio.

Los destinos para tiempo de paz, que, segun lo resuelto anteriormente, podrán desempeñar, los generales de reserva, no excederán en ningun caso de la mitad de los asignados al total de todas las clases en cada una de las corporaciones expresadas.

La situacion de reserva de los generales es definitiva; y dentro de su escala solo podrán optar á las recompensas extraordinarias que merezcan sus servicios distinguidos ó notables en tiempo de guerra; pero en el de paz podrán aspirar los tenientes generales, en concurrencia con los de la escala activa, á las vacantes de capitan general, siempre que reunan las condiciones reglamentarias.

Art. 49. Una ley especial de retiros y de derechos pasivos de los militares y sus familias determinará las pensiones que unos y otras deban disfrutar, y en el entretanto seguirán en vigor las disposiciones vigentes en esta materia.

Será, sin embargo, forzoso para los jefes y oficiales del ejército activo y sus institutos armados el pasar á la situacion de retirado á las edades siguientes:

Los tenientes á los 51 años.
Los capitanes á los 56.
Los comandantes y tenientes coroneles á los 60.
Los coroneles á los 62.

En los Cuerpos Jurídico-militar, de Sanidad, Intendencia é Intervencion, Veterinaria, Equitacion, Auxiliares de oficinas y Clero castrense, como en las demás clases asimiladas, el retiro será forzoso á las siguientes edades:

Asimilados á tenientes y capitanes, á los 60 años.
A jefes, á los 64.
A oficiales generales, á los 66.

Art. 50. Los jefes y oficiales del ejército y sus asimilados, como los de la escala de reserva, mientras ésta no se extinga totalmente, solo podrán obtener la situacion de retirados, en premio á sus servicios, en los casos siguientes:

1.° Por causa de inutilidad física justificada y acaecida en actos del servicio militar.

2.° Por haber alcanzado la máxima edad que esta ley determina para servir en cada clase.

3.° Por voluntad propia, dentro de los términos legales.

4.° Por ineptitud, incapacidad ú otras faltas que no constituyan delito.

Fuera de estos casos, el oficial que forzosa ó voluntariamente se separe del servicio militar lo hará sin reclamar pension ni derecho alguno del Estado.

Art. 51. La situacion de retiro es definitiva, y en todo caso, los que á ella pertenezcan no podrán reingresar en el servicio activo del ejército, ni obtener puesto alguno asignado á sus plantillas. Pero sin salir de dicha situacion, los retirados con este carácter que se hallen útiles podrán prestar servicio en los cuerpos de segunda reserva, conforme á las disposiciones de esta ley, y obtener nuevos grados en la escala de reservistas, así como mejora de pension por sus nuevos servicios en casos de guerra.

Tambien es definitiva la situacion de licenciado absoluto, de despedido y separado del servicio del ejército, y por ningun concepto podrán reingresar en el mismo, salvo los que, con arreglo á esta ley y á sus reglamentos, puedan optar á puesto en la escala de reservistas.

Art. 52. Los militares que cumpliendo con su deber se inutilizaren por heridas recibidas en campaña, si son oficiales, ingresarán en el cuerpo de Inválidos con el empleo superior inmediato, y en dicho Cuerpo continuarán con los derechos y deberes que les asigne un reglamento especial.

Si son soldados ó pertenecen á las clases de tropa, ingresarán igualmente en el mencionado cuerpo con una pension que no bajará del doble del haber y las obvenciones que disfrutaban en el servicio de filas al ser inutilizados, siempre que carezcan de bienes de fortuna para subvenir á su subsistencia.

Los que aun declarados inútiles para el trabajo y para el servicio militar pudieran, sin perjuicio de su salud, emplearse en el servicio de ordenanzas, porteros, conserjes y otros cometidos análogos de las oficinas, dependencias y establecimientos militares, desempeñarán obligatoriamente estos cargos, abonándoseles, en tal caso, como aliciente, una modesta gratificacion.

De los ascensos y recompensas en tiempo de paz.

Art. 53. Los empleos y clases del ejército son, por su órden de categorías, los siguientes:

Capitan general.
Teniente general.
General de division.
General de brigada.
Coronel.
Teniente coronel.
Comandante.
Capitan.
Teniente.
Alférez alumno.
Suboficial.
Sargento.
Cabo.

Los oficiales de los cuerpos Jurídico, de Sanidad, Intendencia, Intervencion, Clero castrense, Equitacion, Veterinaria militar y Auxiliar de oficinas se distinguirán por sus especiales denominaciones, guardando, respecto de las del ejército expresadas, las asimilaciones conocidas.

Art. 54. En tiempo de paz no se otorgará ascenso alguno en el ejército sin vacante que lo motive.

Para el cumplimiento de este precepto determinará el Gobierno, dentro de los límites del presupuesto de la Guerra, y teniendo en cuenta las exigencias del servicio, las plantillas del personal que corresponda á cada una de las armas, cuerpos é institutos del ejército.

Art. 55. El ascenso á las clases de cabos y sargentos se verificará por eleccion dentro de los mismos regimientos ó unidades orgánicas, conforme á las reglas que dicte el Ministro de la Guerra para cada arma, cuerpo é instituto.

Los aspirantes á estas clases recibirán la instruccion preparatoria en sus mismos cuerpos, ó en Escuelas especiales que se establezcan en los distritos, segun las armas ó institutos á que aquellos pertenezcan y lo que determinen las disposiciones reglamentarias.

Art. 56. Los suboficiales únicamente podrán ascender á tenientes por rigurosa antigüedad, sin defectos y prévio exámen de ingreso, para cubrir las vacantes que ocurran de dicha clase, ó su asimilada en los institutos de Guardia civil y Carabineros y cuerpos del tren y de auxiliares de oficinas, así como para cubrir tambien la parte proporcional de las originadas en el de Intendencia militar que ha de constituirse y que no se provean por los alumnos.

Ya en sus nuevos cuerpos continuarán su carrera militar, rigiéndose para sus ascensos por las disposiciones generales que les sean aplicables.

Los suboficiales podrán renunciar al ascenso cuando les tocare, conservando, no obstante, el derecho preferente para optar de nuevo á otras vacantes que puedan convenir más á sus intereses.

Tambien aspirarán, si lo prefieren, á las vacantes que ocurran en la escala de oficiales reservistas.

Art. 57. Los oficiales de todas las armas, cuerpos é institutos y las clases asimiladas de los político-militares y auxiliares, ascenderán en tiempo de paz hasta el empleo de coronel inclusive, por rigurosa antigüedad sin defectos.

Estos defectos se determinarán de una manera precisa en el reglamento de ascensos que ha de dictarse, prévio informe de la Junta superior consultiva de Guerra, en el que se dispondrán todas las precauciones necesarias para que se hagan efectivas y eficaces las responsabilidades.

Art. 58. Los defectos de que trata el artículo anterior producirán en los oficiales y jefes su postergacion para el ascenso por el plazo de uno á dos años, segun la naturaleza de la falta que justifique aquella medida.

Dos postergaciones en la carrera de un oficial ó una suspension de empleo por providencia judicial y una postergacion gubernativa, determinarán para el mismo la separacion definitiva del servicio.

El oficial postergado deberá ser destinado, bajo la estrecha é inmediata vigilancia de sus jefes, á ejercer un mando ó cargo donde pueda obtener su pronta rehabilitacion ó demostrar su absoluta incompetencia.

La postergacion se declarará de Real órden, mediante expediente gubernativo, en el que se oirá al interesado, á sus jefes inmediatos, al superior de su arma ó instituto, y á la Junta superior consultiva cuando el Ministro de la Guerra lo estime conveniente.

Art. 59. Los oficiales de infantería, caballería, artillería é ingenieros podrán obtener hasta el empleo de capitan general, que es la suprema jerarquía militar.

Los de sanidad, intendencia é intervencion militar podrán alcanzar hasta las categorías de inspector, intendente é interventor general respectivamente.

Los del cuerpo Jurídico militar optarán al empleo de auditores generales, con el que desempeñarán indistintamente las funciones en los cuerpos de ejército y Consejo Supremo de la Guerra, en el número que la plantilla del cuerpo determine.

Los oficiales de Inválidos, Guardia civil y Carabineros solo podrán alcanzar el empleo de coronel, dentro de sus respectivos cuerpos.

El personal de Equitacion y Veterinaria militar tendrán tambien como límite en sus respectivas escalas una sola plaza, asimilada á la categoría de coronel, en cada uno de dichos cuerpos.

Los demás institutos auxiliares tendrán por límite de sus carreras ó profesiones las que respectivamente señalen sus reglamentos.

Art. 60. En todo tiempo el ascenso á oficiales generales y á las categorías superiores asimiladas en los cuerpos é institutos político-militares se verifi-

cará exclusivamente por eleccion, conforme á los preceptos de esta ley y de las disposiciones reglamentarias.

Dentro ya de dichas altas jerarquías, los ascensos se otorgarán igualmente por eleccion, como en el caso anterior, cuidando de que resulte bien claro y notoriamente comprobado el mérito y servicios de los elegidos; y no concurriendo estos requisitos, se preferirá siempre á la antigüedad sin defectos.

El Gobierno determinará el cuadro permanente de oficiales generales y clases asimiladas que baste á cubrir las necesidades del servicio en tiempo de paz y de guerra.

Para que en el generalato estén representadas todas las armas con sus aptitudes especiales, sus diversos merecimientos y sus distintas iniciativas, de suerte que en esa distinguida clase se armonicen, en bien del servicio, todas las capacidades militares, formando así un conjunto de autoridad moral y de notoria respetabilidad que fortifique y afiance su necesario prestigio, ingresarán en la categoría de generales de brigada los coroneles de infantería, artillería, caballería é ingenieros que más lo merezcan; pero en su designacion, dentro de las reglas que se establecerán en tiempo de paz para el ascenso, se llevará un turno por armas, proporcional al número de coroneles de que conste cada plantilla; y si por caso muy excepcional y justificado se alterase dicho turno, se acudirá á compensarlo en la ocasion inmediata.

Art. 61. Los jefes y oficiales del ejército y de los institutos armados no podrán ascender en tiempo de paz al empleo inmediato superior, aunque por su antigüedad les tocare, sin haber mandado durante dos años, por lo ménos, la fraccion ó unidad de tropa activa que corresponda al empleo que ejerzan.

El Gobierno, por su parte, cuidará de acordar los destinos de modo que los oficiales puedan llenar esta condicion en tiempo hábil; pero en todo caso, á los interesados corresponde tambien, dentro del espíritu y letra de las ordenanzas militares, el manifestar su deseo de ser empleados en los mandos de tropa para dar á conocer su valor, su entusiasmo y su aptitud.

Los que pertenezcan á los cuerpos político-militares deberán llenar igual condicion en el desempeño de cargos propios de su peculiar cometido en estos institutos, y no en comisiones especiales que les alejen del servicio en los mismos.

Art. 62. En época de paz, cuando los oficiales de cualquiera categoría, cuerpo é instituto presten al ejército ó á la Nacion servicios distinguidos de cualquier órden, que excedan notoriamente al vulgar cumplimiento de sus deberes, serán recompensados en justo premio á su celo, laboriosidad y amor á la carrera.

Estas recompensas consistirán en menciones honoríficas, distintivos especiales, condecoraciones con pension ó sin ella y títulos del Reino, segun el caso, la categoría de los recompensados y la naturaleza del mérito que deba premiarse.

Los individuos de las clases de tropa del ejército serán igualmente premiados en justa proporcion á la especialidad de sus merecimientos extraordinarios, asignándoles, segun los casos, cruces sencillas ó pensionadas, premios ú otras distinciones capaces de fomentar entre ellos el noble estímulo.

Art. 63. Cuando algun militar tuviera la ocasion de prestar al ejército, á las instituciones ó al país uno de esos notorios y eminentísimos servicios que salga de las reglas ordinarias del premio y cuya importancia exija una verdadera recompensa nacional, ó que convenga perpetuar la memoria del hecho, otorgando al mérito excepcional una extraordinaria distincion, se hará por medio de una ley.

Tambien en esos señaladísimos casos podrá premiarse el relevante servicio con el ascenso al empleo inmediato fuera de antigüedad, si resultase comprobado tan extraordinario merecimiento en un juicio contradictorio incoado y seguido con garantías y solemnidades análogas á las que revisten los actualmente reglamentarios para la declaracion de derecho á las cruces de San Fernando de primera y segunda clase.

Art. 64. Queda totalmente excluido del sistema de recompensas en tiempo de paz el conferir grados superiores y empleos personales, otorgar tiempo alguno de abono para el servicio, cruces ó pensiones, y el conceder cualquiera otra gracia por clases, cuerpos ó con carácter general, ni aun á título de faustos acontecimientos nacionales.

De las recompensas en tiempo de guerra.

Art. 65. Las grandes hazañas, los hechos heróicos, los méritos distinguidos y los peligros y sufrimientos propios de las campañas serán recompensados en interés del Estado, ó en justo premio á los merecimientos personales, conforme se indica en la escala siguiente:

Primer grupo.

1.° Empleo inmediato dentro del arma ó cuerpo á que pertenezca el que mereciere esta máxima recompensa.

2.° Derecho á colocarse á la cabeza de su escala respectiva y obtener, con preferencia á todos, el empleo inmediato en vacante reglamentaria ó de plantilla. Este derecho tendrá un distintivo.

3.° Despacho correspondiente á uno ó más empleos superiores de la escala de oficiales reservistas para ejercerlos en su dia únicamente en los cuerpos de reserva movilizados puestos en pié de guerra, si la naturaleza del servicio que deban prestar estas tropas, en algun caso, exigiera confiar el mando y direccion de sus unidades á oficiales más técnicos que los de dicha escala.

Segundo grupo.

1.° Cruz de San Fernando con pension vitalicia, y en casos, extraordinaria.

2.° La misma condecoracion llevando aneja una pension equivalente á la diferencia de sueldo al empleo superior inmediato, cuya pension caduca con el ascenso.

3.° Cruz del Mérito militar, pensionada tambien con el 10 por 100 del sueldo regulador del agraciado, extinguible á su inmediato ascenso.

4.° La misma condecoracion sin pension alguna.

5.° Mencion honorífica ú otras distinciones que acuerde el Gobierno y que puedan ostentar con legítimo orgullo los agraciados.

Tercer grupo.

1.° Medallas conmemorativas de las campañas y de las operaciones más notables de ellas.

2.° Condecoraciones de las dos Ordenes menciona-

das ó distintivos que perpetúen en las banderas y estandartes la memoria de los hechos de guerra más brillantes á que haya concurrido cada cuerpo.

3.° Abonos de doble tiempo de campaña para los que, cumpliendo determinadas condiciones, que el Gobierno fije en cada caso, hayan asistido á las operaciones más arriesgadas y activas de aquella.

Art. 66. El militar que realizase por sí hábiles y peligrosos movimientos con sus fuerzas, contribuyendo al buen éxito de una accion; el que en operaciones de guerra muy arriesgadas para él y la tropa que mandase demostrara gran pericia y serenidad, dejando bien puesto el honor de las armas; el que apreciando los momentos críticos de un combate desgraciado lo tornara en favorable por su iniciativa y arrojo, con gran peligro suyo; el que, con desprecio de su vida, contuviese una tropa desbandada y huyendo, la formara y volviera al combate, y el que realizase otros hechos con riesgo propio, notoria inteligencia y visible utilidad para nuestras armas, será recompensado, segun su mérito y circunstancias, con alguno de los premios del primer grupo.

El que requerido para ello en caso difícil presentara algun proyecto de ataque ó de defensa, ó un nuevo plan de campaña, ó de operaciones de guerra parciales, que aceptado por el que mande y puesto en ejecucion diera el resultado propuesto, se hará igualmente acreedor á premio proporcionado á su servicio de entre los comprendidos en el primer grupo; mas si el militar proyectista realizara con éxito por sí mismo la parte más peligrosa del plan aceptado, merecerá tambien la máxima recompensa de dicho grupo.

Cuando sin llegar á estos casos de extraordinario mérito, valor y capacidad, el militar preste con riesgo propio algun otro servicio distinguido y de verdadera utilidad para las operaciones de campaña, obtendrá, segun el caso, la recompensa proporcionada de las designadas en el segundo grupo.

Los hechos de extraordinario valor personal en cuya ejecucion no haya intervenido notable aptitud, serenidad é inteligencia, ó bien que el actor no esté clasificado de apto para el ascenso, se recompensarán con cualquiera de los tres primeros premios del segundo grupo, segun corresponda al mérito contraido.

Cuando un cuerpo, seccion ó colectividad prestara en conjunto algun servicio heróico, extraordinariamente útil ó distinguido, sin perjuicio del realizado por cualquiera individualidad que haya de premiarse especialmente, se recompensará á la colectividad meritoria, segun la calidad y cuantía del hecho, con alguno de los premios del tercer grupo.

Es compatible la simultaneidad de recompensas colectivas é individuales, como lo son tambien en un indivíduo las del primero y segundo grupo por un mismo hecho; pero en este último caso queda excluida de la gracia toda pension que simultanée con el primero y segundo premio del primer grupo.

Las recompensas de que trata el artículo anterior podrán, en casos muy extraordinarios, otorgarse en tiempo de paz, cuando, aun sin prévia declaracion de guerra ó estado de sitio, los militares que no sean jefes inmediatos ni directos de una tropa sediciosa ó rebelde la sometan á la obediencia con gran riesgo de su vida; cuando surjan colisiones armadas, combates ó hechos de armas en que los dichos militares demuestren abnegacion, valor distinguido y amor á la disciplina, ó bien que acometan actos de análoga naturaleza en bien del servicio, del órden y de la Patria.

Art. 67. No se otorgará á los oficiales recompensa alguna de las comprendidas en el primero y segundo grupo de la escala de premios, sin que los propuestos figuren nominalmente en el parte detallado de la accion, con todas las circunstancias necesarias para formar juicio del hecho que justifique la propuesta; y solo en casos muy raros y satisfactoriamente explicados podrá tardarse más de tres dias en remitir dicho parte á la superioridad, sin que nunca pueda exceder de cinco, sàlvo el caso de incomunicacion absoluta.

La mencionada relacion circunstanciada del hecho, ó al ménos aquella parte que no tenga carácter de reserva, se publicará, antes de cursarla, en la órden del dia de la seccion, cuerpo, columna, guarnicion, brigada ó division que, habiendo concurrido al combate ó hecho de armas, tenga que dirigir al superior la primera relacion del suceso, á fin de que, conocida por todos los concurrentes, les pueda servir á éstos de legítima satisfaccion ó de justo pesar, segun el caso, se eviten las omisiones ó errores involuntarios que se hayan podido cometer al redactar dicho documento, y se produzcan, además, aquellas otras respetuosas observaciones ó reclamaciones que conduzcan al esclarecimiento y al conocimiento de los actos que quizá hayan podido escapar á la observacion y al juicio de los que manden las unidades de tropa.

Al dirigir á la superioridad los referidos partes se harán constar en éstos el requisito de que han sido publicados en la órden del dia y las observaciones ó reparos que se hayan producido.

Art. 68. Un reglamento, dictado con audiencia de la Junta superior consultiva de Guerra, determinará, en lo posible, los hechos más culminantes que merezcan recompensa especial y personal, y los que la justifiquen con carácter colectivo.

De la division territorial, mando del ejército y distribucion de fuerzas.

Art. 69. La extension superficial de la Península se dividirá en ocho grandes regiones, y éstas en el número de zonas militares que reclame el ordenado reclutamiento de las fuerzas y la rápida movilizacion del ejército.

Las islas Baleares, Canarias, Cuba, Puerto-Rico y Filipinas, y los territorios de la costa septentrional de Africa, constituirán otros seis distritos militares, subdividiéndose en la forma que más convenga á cada cual para la buena organizacion de los servicios de defensa, reclutamiento, movilizacion y otros de carácter militar.

Art. 70. En cada una de las regiones peninsulares se situará de ordinario un cuerpo de ejército, compuesto de las divisiones, brigadas, regimientos y secciones armadas que requiera su organizacion, y cuyo personal se reclutará en las zonas militares de la misma region.

Este precepto no será obstáculo para que, en casos excepcionales, los regimientos ó secciones que se reclutan en una region vayan á prestar sus servicios en otra, así como que de ordinario las fuerzas orgánicas de un cuerpo de ejército se destaquen á guarnecer los distritos militares de Baleares, Canarias y costa de Africa.

Las tropas que formen las guarniciones de los seis distritos militares separados de la Península no se acumularán en brigadas y divisiones, sino en el caso extremo de necesitarse ejercer una accion militar especial en puntos alejados de las principales autoridades territoriales.

Art. 71. Cada region estará mandada por un capitan general de ejército ó un teniente general con el título de capitan general de la region y comandante en jefe de su cuerpo de ejército, quien asumirá el mando de éste y el cargo de autoridad superior jurisdiccional del territorio de la region.

Al frente de cada distrito militar habrá un capitan general de cualquiera de las dos categorías indicadas, y á él corresponde tomar el mando superior de las tropas y ejercer, como hasta aquí, la autoridad jurisdiccional del territorio.

Art. 72. Con el título de segundo cabo habrá en cada una de las regiones y distritos un general de division, quien además de desempeñar las funciones de jurisdiccion territorial que le delegue el capitan general, será el comandante general de las fuerzas de segunda reserva é inspector permanente de su personal y material.

Sustituirá al capitan general en sus ausencias ó enfermedades; pero en las regiones tomará el mando de las tropas el general de division más antiguo en reemplazo del comandante en jefe.

Cuando éste salga de la region con el cuerpo de ejército á sus órdenes, quedará encargado de la capitanía general el segundo cabo, en tanto se nombra el teniente general que deba desempeñarla en propiedad.

Art. 73. Los segundos cabos serán gobernadores militares de las provincias en que residan y de las plazas de guerra que ocupen.

Donde no residan estas autoridades se nombrarán generales de division, con cargo expreso para el mando de las principales plazas de guerra y gobiernos militares de sus provincias, si las tuviesen, destinando á sus órdenes, solo para el servicio militar de dichas plazas, las tropas que sean absolutamente necesarias.

En las capitales de provincia que no sean plazas de guerra de primer órden ejercerán el gobierno militar de ellas los mismos generales de las tropas que las ocupen, dependiendo unos y otros de los capitanes generales del distrito ó comandante en jefe de la region en que las provincias se hallen enclavadas. En los distritos donde no exista organizacion divisionaria se nombrarán expresamente generales para estos gobiernos.

En las demás capitales de provincia donde no residan con mando oficiales generales recaerá el gobierno de las mismas en el coronel jefe de la zona respectiva, ó en el que resulte más caracterizado de los que tengan su destino en ella.

En los pueblos en que por circunstancias especiales convenga establecer alguna autoridad local militar, se nombrará de la clase de jefe ó capitan, segun su importancia.

Art. 74. Las divisiones y brigadas estarán de ordinario mandadas por generales de las respectivas categorías; pero en casos especiales y justificados podrá darse comision á los generales de brigada para mandar divisiones, y á los coroneles para mandar brigadas, con lo cual, además de prepararlos para los mandos superiores, se conocerán sus aptitudes antes de su ascenso.

Las Capitanías generales de Baleares, Canarias y costa de Africa podrán ser desempeñadas en algun caso por generales de division, y por los de brigada el cargo de segundo cabo de las mismas.

Los mandos superiores que requieran para su desempeño competencia especial, como son los de artillería é ingenieros, se confiarán á generales que hayan sido coroneles de estos cuerpos.

Art. 75. El mando militar de tropas se extiende á todo el personal y material de las fuerzas puestas á su cuidado; á la direccion, gobierno, policía y administracion de los servicios de todos los ramos que afecten á las mismas, con arreglo á las disposiciones legales; al ejercicio de la jurisdiccion de guerra correspondiente, y á las funciones que atribuyan las leyes á la autoridad militar en el territorio donde se ejerza.

Art. 76. El mando supremo de todo el ejército, así como el de la armada, y la facultad de disponer de las fuerzas de mar y tierra, corresponden al Rey, con arreglo á la Constitucion del Estado, debiéndose llevar á efecto sus órdenes en la forma prevenida en el art. 49 de la misma Constitucion.

Art. 77. No obstante la anterior disposicion, cuando el Rey, usando de la potestad que le compete por el art. 52 de la Constitucion de la Monarquía, tome personalmente el mando de un ejército ó de cualquiera fuerza armada, las órdenes que en el ejercicio de dicho mando militar dictase no necesitarán estar refrendadas por ningun Ministro responsable; pero el acuerdo para ejercer este mando directo lo tomará siempre el Rey bajo la responsabilidad de sus Ministros, en cumplimiento de lo preceptuado en el art. 49 de la misma Constitucion.

Art. 78. Quedan derogadas cuantas leyes, decretos y Reales órdenes se opongan á la presente ley y á las disposiciones de todas clases y carácter que habrán de derivarse de los preceptos de la misma y ser su natural consecuencia y desarrollo, quedando facultado el Gobierno para dictarlas desde luego.

Art. 79. Mientras esto no suceda, continuarán rigiendo las disposiciones vigentes, en cuanto sean compatibles con las prescripciones de esta ley que puedan tener inmediato cumplimiento por virtud de lo concreto, absoluto é incondicional de sus términos.

Madrid 22 de Abril de 1887.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de la Guerra, suprimiendo las retenciones sobre los sueldos de los jefes, oficiales y clases asimiladas del ejército, y creando un Banco militar de préstamos.

A LAS CORTES.

Tiempo hace que una de las cuestiones que más preocupan á las clases militares y más pueden influir directamente en la moral del ejército, es la grave situacion económica en que han caido gran número de oficiales, víctimas hoy de la usura de los prestamistas ménos escrupulosos. Sin dejar de reconocer todo lo que puede intervenir la voluntad individual para evitar tal situacion, es lo cierto tambien que muchos oficiales, quizá la generalidad de los deudores, cargados de servicios y de merecimientos, han sido arrastrados inevitablemente á aquel estado de apuro en momentos críticos, ante necesidades de sus familias ó por exigencias de la misma vida militar.

Para los viciosos existen, y han existido siempre, severos castigos en la legislacion penal militar, debiendo citarse, entre otros, los preceptos contenidos en las Reales órdenes de 25 de Enero de 1802, 23 de Julio de 1866, 7 de Mayo de 1872, 20 de Noviembre de 1873, 29 de Julio de 1880, 27 de Enero, 30 de Abril, 3 de Setiembre y 8 de Octubre de 1883 y 7 de Enero de 1884, sobre todas las cuales descuella la de 16 de Diciembre de 1874, que comprende la legalidad vigente en la materia, bajo el doble punto de vista de la calificacion y pago de deudas en vía gubernativa y la correccion aplicable cuando fuesen deshonrosas. Ultimamente, los arts. 162 y 163 del Código penal del ejército han legislado acerca de este punto, elevando á delito el hecho de contraer deudas injustificadas, siempre que el deudor hubiese sido castigado disciplinariamente tres veces por esa ú otras faltas.

Resuelta en tales términos la cuestion relativa á la inmoralidad del préstamo originado en la mala conducta del que olvida la respetabilidad característica de la profesion armada, resta por abordar la que implica el desarrollo, cada dia más alarmante, de una escandalosa industria, nacida y fomentada al calor de las escaseces que pesan sobre las clases militares. No será aventurado asegurar que de 100 oficiales explotados por la usura 90 lo son por efecto de necesidades forzosas (desgracias de familia, reposicion de prendas de uniforme, gastos de marchas, etc.), tanto más difíciles de satisfacer, cuanto ménos se le ayude para ello.

Y si á todo esto, que puede considerarse como el resultado de los accidentes ordinarios de la vida, se agrega la situacion anómala del reemplazo, que por exceso de personal ha mantenido durante mucho tiempo á oficiales dignos y pundonorosos percibiendo la mitad de sus haberes, insuficientes ya por lo reducidos, no solo para satisfacer las necesidades de la vida, sino hasta para las indispensables del sustento y del hogar; y si, por otra parte, se tiene en cuenta la gran masa de oficiales que al disminuirse el ejército de Cuba han regresado á la Metrópoli con créditos considerables contra el Estado, por la penuria de aquel Tesoro, y que al llegar á los puertos de la Península carecian de todo género de recursos, se comprenderá fácilmente que la mayoría de las deudas tienen una justificacion que no puede ser desconocida, y el Gobierno se encuentra en el deber ineludible de evitar la explotacion de que están siendo objeto los que han atravesado por tan críticas circunstancias.

Conviene decir, lejos de ocultarlo con hipócrita silencio, que las retenciones existentes sobre los sueldos de los militares ascienden hoy á sumas alarmantes, por más que representen en su mayor parte, más que el capital prestado, fabulosas ganancias para esos traficantes del dinero poco escrupulosos, que dirigen

preferentemente su manejo á la explotacion codiciosa de aquel histórico peculio castrense, objeto en lo antiguo de tantos privilegios, cabalmente porque representa la remuneracion tasada del que da cuanto tiene: la sangre y la vida en defensa de la Patria y de sus instituciones.

No es compatible, sin duda, con los principios dominantes en las escuelas jurídicas modernas, la resurreccion de ciertas diferencias de clase que pugnan con la recta comunidad de aspiraciones é intereses en que viven las sociedades de nuestro tiempo. Intimamente persuadido de ello el Ministro que suscribe, rehuirá siempre cuanto pueda significar algo como propósito ó deseo de hacer de la milicia una colectividad aparte de las demás que contribuyen á la vida oficial del país, en cuyo servicio y representacion se confunden é identifican todos los organismos y todas las fuerzas vivas del Estado.

Pero al pretender remediar un mal gravísimo, latente en la milicia, no se trata de crear ó renovar privilegios, sino de evitar funestas consecuencias, que por igual afectan al militar, á la profesion armada y á la Nacion, de cuyos derechos han de ser uno y otra preciado escudo y segura garantía.

El jefe ú oficial á quien la retencion impuesta sobre su sueldo para pago de deudas reduce aquel á tres cuartas partes, á dos tercios ó á la mitad, segun las disposiciones de la ley de enjuiciamiento civil, queda desde luego condenado á sostener una lucha imposible entre las exigencias de la vida material y los mermados recursos con que para sufragarlas se le dota. De ahí el que no sea disponible para la prestacion de los servicios propios del militar; de ahí que carezca de medios para mantener en todas las manifestaciones de la carrera de las armas, y aun dentro de las conveniencias de su posicion social, el decoro y la severidad de costumbres que constituyen uno de los timbres más valiosos del hombre de guerra; de ahí, en fin, la facilidad, harto acreditada por una triste experiencia, de hacer del deudor, oprimido entre las mallas de una usura despiadada, elemento de desórden ó indisciplina, pronto á servir los torpes fines de los conspiradores políticos.

Las retenciones de sueldos complican, por otra parte, la contabilidad de las oficinas militares, y aumentan estérilmente el trabajo de las mismas, hasta el extremo de haber sido preciso montar Negociados especiales para aquel efecto. Además, colocan á los deudores en condiciones de excepcion respecto de sus compañeros, desde el momento en que para aquellos resulta ilusoria, ó poco ménos, la recompensa que á sus servicios se otorga, y que, sometida á la traba de un enorme descuento, deja de significar de hecho la *disponibilidad* absoluta en que el Gobierno ha de encontrar siempre al militar, cuyo sueldo no es, en definitiva, sino medio indispensable para el cumplimiento de los deberes que su profesion le impone, y en tal concepto perfectamente análogo á los instrumentos necesarios de todo arte ú oficio; instrumentos que, como el lecho cotidiano y las ropas del deudor, las vías férreas abiertas al servicio, los almacenes, talleres y efectos destinados al movimiento de una línea la ley declara esencialmente exentos de embargo, por altísimas consideraciones de equidad y de gobierno, porque sobre el derecho del acreedor está el derecho supremo de la justicia, que impone el reconocimiento de la subsistencia á favor del indivíduo y el condominio, ó al ménos el usufructo general de determinados elementos de prosperidad y riqueza pública.

Razones de la propia entidad aconsejan extender la prohibicion de embargo á los sueldos y haberes militares, á fin de que los defensores del Estado, á quienes éste paga para utilizar libremente sus servicios, puedan prestarlos siempre, segun sea menester, en la plena posesion de cuantos medios exige el desempeño de tan importante cometido. De esta suerte se limita en algun modo la propiedad del militar sobre los emolumentos de su carrera, lo cual demuestra una vez más cuán lejos está de representar sin privilegio la disposicion de que se trata; pero semejante limitacion, largamente justificada, como queda comprobado, por necesidades generales de organizacion y gobierno, puede ser compensada fácilmente sin perjuicio para los interesados ni menoscabo de las exigencias en que se funda, mediante la adopcion de oportunas medidas complementarias que dentro de la esfera gubernativa quede facultado para plantear el Ministro de la Guerra, y que darán rápida y eficaz solucion al militar en casos de legítimos apuros pecuniarios.

Por las razones expuestas, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y préviamente autorizado por S. M., tiene el honor de someter á la aprobacion de las Córtes el adjunto proyecto de ley.

Madrid 22 de Abril de 1887.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Lo dispuesto en el art. 1451 de la ley de enjuiciamiento civil no es aplicable en lo sucesivo á los indivíduos del ejército hasta coroneles inclusive, y las clases militares asimiladas, cuyos sueldos y haberes no estarán sujetos á embargo ni se despacharán contra ellos más mandamientos ejecutivos.

Fuera de los sueldos y haberes que los militares reciben del Estado, ningunos otros bienes se considerarán exceptuados.

Art. 2.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para que pueda contratar con cualquiera corporacion, establecimiento ó sociedad de crédito el servicio de préstamos á les jefes y oficiales del ejército sobre las bases siguientes:

1.ª Los préstamos se harán con autorizacion del director general del arma ó instituto á que corresponda el prestatario y bajo el compromiso de someter á éste administrativamente á un descuento mensual equivalente al 20 por 100 del haber que le corresponda por el destino y situacion que ejerza.

2.ª El prestatario abonará al prestamista sucesivamente el importe de los mencionados descuentos hasta la completa extincion de la deuda, y además un interés igual al que tenga establecido el Banco de España en sus operaciones con el Tesoro público, el 1 por 100 de comision, y el resto, hasta el 6 por 100 que ha de abonar el prestatario, se destinará á constituir el fondo que debe cubrir los créditos que puedan resultar fallidos.

3.ª La Sociedad, Banco ó contratista tendrá obligacion de hacer los préstamos en todas las capitales de provincia, y de recibir los reembolsos parciales en

aquellas en que preste servicio el prestatario dentro de la Península é islas adyacentes, y en el caso de tener éste más lejana residencia, lo recibirá en Madrid.

4.ª Para liquidar la suma que por intereses deben satisfacer los prestatarios se llevará á cada uno su cuenta corriente de intereses recíprocos al 6 por 100 anual, en la que se le cargará el importe total del préstamo y se le abonarán las entregas mensuales á la fecha en que se formalice la entrega.

Anualmente se liquidará y formará una cuenta general para determinar la parte de los reembolsos que represente el interés y hacer su distribucion, en la forma que determina la base 2.ª

5.ª Por regla general los préstamos individuales no excederán del 40 por 100 del haber líquido anual de los prestatarios, pero podrán hacerse colectivos con responsabilidad subsidiaria de todos los obligados, siempre que esta no exceda del 10 por 100 individual.

6.ª Los prestatarios que pasasen á situacion pasiva, quedan obligados á continuar satisfaciendo al prestamista la misma cantidad mensual que si siguieran en activo, teniendo prioridad esta obligacion sobre cualquiera otra.

Art. 3.° Realizado el contrato de que trata el artículo 2.° conforme á las condiciones que acuerde el Consejo de Ministros, el de la Guerra dictará el oportuno reglamento para la ejecucion de esta ley.

Art. 4.° A fin de facilitar la eficacia de ella, se autoriza en este solo caso á las Sociedades, Banco de crédito é instituciones benéficas que se rijan por leyes ó estatutos especiales, cualquiera que sea su carácter, para que, si les conviene, puedan contratar con el Gobierno el servicio relacionado.

Art. 5.° En último caso, si por cualquiera causa no pudiera tener efecto el contrato, se autoriza al Gobierno para crear en el Ministerio de la Guerra un Banco militar que pueda desempeñar de una manera análoga el servicio de que tratan los artículos anteriores, tomando á préstamo hasta la cantidad de 4 millones de pesetas, cuya operacion se hará por el Tesoro público. Y en este caso la diferencia entre el interés del capital adquirido para el Banco y el 6 por 100 que éste ha de percibir de los prestatarios servirá para satisfacer los pequeños gastos de administracion y para constituir un fondo de reserva, sobre el que cargarán los créditos fallidos.

Madrid 22 de Abril de 1887.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, para ratificar el contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica española.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por el Gobierno de S. M., ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para incluir en presupuestos por todo el período de duracion del contrato celebrado con la Compañía Trasatlántica el 17 de Noviembre de 1886, créditos por la cantidad máxima anual de pesetas 8.445.222'28, con destino á satisfacer los gastos de los servicios postales marítimos que son objeto del mencionado contrato.

Art. 2.° Los créditos de que trata el artículo anterior se distribuirán entre los presupuestos á que afectan, aplicando 4.615.782 pesetas al de la Península; 2.359.183'40 pesetas al de la isla de Cuba; 337.026'20 pesetas al de la isla de Puerto-Rico, y 1.133.230'67 pesetas al de las islas Filipinas.

Art. 3.° Se autoriza al Gobierno para establecer, de acuerdo con la República Argentina, una expedicion mensual al Rio de la Plata, subvencionada por los Gobiernos de ambos países, procurando la comodidad y rapidez que ofrecen otros servicios extranjeros, y dando cuenta á las Córtes del contrato que se celebre.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

COPIA DEL CONTRATO

para el establecimiento de servicios postales marítimos, celebrado con la Compañía Trasatlántica Española, aprobado en Consejo de Ministros en 17 de Noviembre de 1886, y aceptado por la Compañía en 18 del mismo mes.

CAPITULO PRIMERO.

Objeto del contrato.

Artículo 1.° El contratista que tome á su cargo este servicio se compromete á desempeñar los de comunicaciones marítimas que se determinan en el artículo 2.°, con buques de vapor que reunan las condiciones que más adelante se detallan; á conducir á bordo de los mismos, con destino á los puertos indicados en dicho art. 2.°, la correspondencia pública y de oficio y el pasaje y carga oficial, y, por último, á prestar con dichos buques los servicios auxiliares de guerra de que sean susceptibles, subordinándose en todo á las prescripciones de este pliego.

Art. 2.° Los servicios de comunicaciones marítimas á que se refiere el artículo anterior serán los siguientes:

A. Treinta y seis viajes de Cádiz y Santander á las Antillas. Los que partan de Santander tendrán combinacion con algunos puertos del Norte de Europa, y los que mensualmente partan de Cádiz podrán hacer escala en Las Palmas de Gran Canaria, debiendo extenderse todos á New-York y Vera-Cruz, y uno de cada mes á la Guaira, Puerto-Cabello, Sabanilla, Cartagena y Colon.

Abierto el canal de Panamá, el contratista extenderá hasta Guayaquil una de las expediciones mensuales de que trata el párrafo anterior.

Tambien establecerá desde luego combinaciones mensuales: en el Pacífico (utilizando el ferro-carril de Panamá) desde Valparaiso á San Francisco, y en el Atlántico, desde New-York á New-Orleans; de Habana á New-Orleans; de Habana á Savannah, á Charleston, Georges Town, Baltimore y Filadelfia, y de New-York á Boston y Quebec.

B. Trece viajes redondos anuales que, arrancando de un puerto de Inglaterra y tocando en los de la Península que determinarán los itinerarios préviamente sometidos á la aprobacion del Gobierno, partan del puerto de Barcelona para Manila por el canal de Suez, cada cuatro semanas, y combinaciones en los puertos del itinerario que sean más convenientes para servir, alternando con los viajes directos, el correo de Filipinas que va por vía extranjera y para relacionar á España y Filipinas con el Havre, Lóndres, Amberes, Hamburgo, Marsella, Génova y Nápoles, con Kurachée y Bushire en el Golfo Pérsico, Zanzíbar y Mozambique en la costa oriental de Africa, Bombay y Calcuta, Saigon, Sidney y Batavia, Hong-Kong, Shangay, Hyago y Yokohama.

Continuará el servicio de vapores actualmente establecido entre Singapore y Manila, con el fin de que pueda utilizarse alguna de las líneas extranjeras y conducir por ella la correspondencia entre la Península y el Archipiélago filipino.

El Ministerio de Ultramar determinará oportunamente con cuál de las líneas mencionadas deberá enlazar este servicio, cuidando de escoger aquella cuyos viajes ménos coincidan con los de la línea española, de suerte que, á ser posible, se asegure á nuestras colonias de Asia y Oceanía un servicio quincenal de comunicaciones marítimas con la Península.

C. Seis viajes redondos anuales que, arrancando de un puerto de Francia del Mediterráneo ó del Cantábrico, y tocando en los de la Península que se determinará en los itinerarios oficiales, partan del puerto de Cádiz para el de Buenos-Aires, pudiendo hacer las escalas de Santa Cruz de Tenerife, Rio Janeiro, Montevideo y las demás que en dichos itinerarios se determinen.

Estos viajes deberán tener combinaciones en Cádiz con los principales puertos del Mediterráneo, cuando la expedicion parta del Cantábrico, y con los del Cantábrico, si parte del Mediterráneo.

D. Cuatro viajes redondos al año que, en combinacion con Barcelona, arranquen de Cádiz hasta Fernando Póo y regreso, tocando en Larache, Rabat, Mazagan, Mogador, Las Palmas, Rio de Oro, Cabo Verde, Monrobia ú otras escalas que se determinen en los itinerarios.

E. Veinticuatro viajes anuales entre Málaga y Ceuta, Algeciras, Tánger y Cádiz, con prolongacion á Larache, Rabat, Mazagan y Mogador ocho veces al año, completando así, con los cuatro de Fernando Póo que visitan estos puertos, doce comunicaciones anuales entre ellos y los anteriormente mencionados, y ciento cuatro viajes de Cádiz á Tánger y regreso.

Art. 3.° El servicio de las Antillas se desempeñará á una marcha anual de

11'50 millas (nudos) por hora desde que empiece á regir este contrato.
12 millas por hora desde 1.° de Octubre de 1888.
12'50 millas por hora desde 1.° de Enero de 1893.

Las prolongaciones de esta línea serán servidas con una velocidad media anual de

10 millas por hora.

El servicio de Filipinas será desempeñado á una marcha media anual de

10'15 millas por hora desde el dia en que rija este contrato,
11'15 millas por hora desde 1.° de Junio de 1890,
12'50 millas por hora desde 1.° de Enero de 1895.

La marcha de la línea de Buenos-Aires será de 11 millas por hora, la de Fernando Póo de 8 millas, y la de Marruecos de 8'50.

Art. 4.° El presente contrato empezará á regir desde que se conceda el crédito necesario para su cumplimiento por parte del Estado. Los nuevos ser-

vicios de las Antillas y Filipinas se establecerán el dia 1.° de Julio de 1887.

Los de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos no se inaugurarán hasta 1.° de Diciembre siguiente, á ménos que el contratista manifestase estar en posibilidad de plantearlos con anterioridad.

La duracion del contrato será de veinte años, y deberá considerarse prorrogado si dos años antes de su terminacion no hubiese sido denunciado por alguna de las partes. La prórroga tácita no excederá de dos años, al cabo de los cuales el Estado podrá dar por terminado el contrato, si así le conviniere.

Art. 5.° Como auxilio para la ejecucion del contrato, el Estado se obliga á pagar la subvencion de pesetas 10'18 en la línea de América, cuyos servicios se designan con la letra *A* en el art. 2.°, y 7'15 en la de Filipinas, designada en el mismo con la *B*, por milla de recorrido, y pesetas 0'73 por milla de trayecto servido por combinacion en ambas líneas.

Cuando se efectúe la apertura del canal de Panamá, el Gobierno no debe pagar en la prolongacion del ramal de Colon hasta Guayaquil más que el importe de los derechos del canal.

Por el servicio de Buenos-Aires (segun el artículo 2.° *C*), recibirá el contratista una subvencion de pesetas 5'93 por milla.

Por el servicio de Fernando Póo (segun el artículo 2.° *D*), recibirá el contratista una subvencion de pesetas 5'93 por milla.

Por los servicios de Marruecos (segun letra *E* del mismo artículo), una subvencion de pesetas 5'93 por milla.

El pago de las subvenciones se verificará mensualmente en esta corte por los Ministerios de Gobernacion y Ultramar, en cuyos presupuestos se consignará el importe total de la subvencion.

Todas las sumas que el Estado ha de satisfacer á la Compañía, se pagarán precisamente en metálico y sin deduccion ni descuento por ningun concepto.

Art. 6.° El Gobierno se compromete á no celebrar mientras dure este contrato, otros que tengan por objeto subvencionar nuevas líneas de vapores entre los mismos puntos.

La Compañía concesionaria disfrutará de los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen á la marina mercante española.

Asimismo, no podrá ser sometida á ningun impuesto especial.

Si el Gobierno creyere conveniente aumentar ó disminuir, durante el contrato, el número de viajes anuales para cualquiera de las líneas establecidas, podrá efectuarlo, quedando el contratista obligado á la variacion, y entendiéndose que el auxilio ha de aumentar ó disminuir, en su caso, en una parte proporcional al tipo de subvencion que para cada línea se señale.

Si la supresion de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estará obligado á la correspondiente indemnizacion.

Tambien podrá el Gobierno prolongar las líneas contratadas. Asimismo tendrá la facultad de suprimir ó añadir nuevos puntos de escala dentro de aquellas, sin que tal alteracion implique variacion en la subvencion aunque haya lugar á la indemnizacion de que trata el párrafo precedente, si la Compañía tuviese que retirar alguna parte del material.

Art. 7.° Si al espirar los cinco primeros años del presente contrato, la contabilidad de la Empresa concesionaria arrojase un excedente anual despues de cubiertas las obligaciones, intereses y reservas que abajo se expresan, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado.

Para apreciar la existencia del sobrante, deberá la Compañía establecer una contabilidad separada respecto de cada uno de los vapores que estará obligada á sostener en cumplimiento del contrato, cuidando de anotar escrupulosamente los productos é ingresos que rinda el barco, y enfrente de éstos los gastos siguientes:

1.° Los corrientes de entretenimiento del vapor.

2.° Una parte proporcional de los gastos generales en la explotacion de los servicios contratados.

3.° El 6 por 100 del valor del barco (segun balance) como prima de seguro.

4.° El 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de su mobiliario como amortizacion.

5.° El 5 por 100 del valor de inventario del barco.

6.° El 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecucion del presente contrato.

7.° Los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservacion de máquinas, útiles, etc., etc.

La comparacion entre los ingresos y estos gastos denunciará el sobrante.

El cálculo de los tanto por ciento mencionados en los números 4.° y 6.°, deberá basarse sobre el valor, á justificar por los libros que los buques tuviesen en la época en que fueren dedicados al servicio de las líneas del contrato. El cálculo de la parte proporcional de los gastos generales deberá establecerse sobre el valor de cada buque, segun balance, en relacion al de la flota entera de la Compañía.

El Gobierno tendrá en todo tiempo el derecho de examinar los libros de contabilidad del concesionario.

Art. 8.° Cuando el contratista, para desempeñar los servicios objeto de este contrato, presente buques adquiridos en el extranjero, quedará relevado del pago de los derechos que correspondan al Estado por su introduccion, abanderamiento y matrícula, así como de los que correspondan al cargo de cada buque, segun su porte. Pero si alguno de estos barcos fuese destinado á otros servicios ó enajenado á otro particular ó Compañía, satisfará entonces los derechos correspondientes á cada uno de los indicados conceptos.

Art. 9.° Los gastos de otorgamiento de la escritura y de cuatro copias para el Gobierno, serán de cuenta del contratista.

CAPITULO II.

Condiciones generales.

Art. 10. El Ministerio de Ultramar, de acuerdo con el de Marina, formará los itinerarios de todas las líneas y plan de combinaciones; fijará las horas de salida, escala, etc., etc., teniendo en cuenta para la duracion de los viajes la marcha y condiciones de los buques destinados á cada servicio.

Art. 11. Cuando algun suceso extraordinario, las leyes sanitarias ó cualesquiera otras disposiciones exijan que los buques terminen su viaje en otros puntos que no sean los fijados en este contrato, el arribo excepcional á los indicados puertos se reputará término de viaje para todos los efectos de dicho contrato.

Art. 12. Los buques no podrán salir de los puertos españoles, cabezas de las líneas, antes de haber recibido la correspondencia oficial. El Gobierno ó los gobernadores generales de las provincias de Ultramar tendrán la facultad de retardar la salida veinticuatro horas consecutivas, sin abono de indemnizacion alguna. Si la retardaren por más tiempo, se abonará al contratista la cantidad de 2.500 pesetas por cada medio dia comenzado ó doce horas de retraso. La hora de salida se fijará por el Ministerio de Ultramar.

Art. 13. El contratista tendrá siempre dispuesto buque para la salida de correo de los puertos españoles, cabezas de líneas, con dos dias de anticipacion, reservando en él á la órden del Gobierno, ó de los gobernadores generales respectivamente, dos camarotes de primera clase hasta veinticuatro horas antes de la señalada para la partida.

Art. 14. Los buques, mientras tengan á bordo la correspondencia oficial, no podrán hacer escala ó arribada en otros puntos que los designados en el presente pliego de condiciones, ó en los que nuevamente se designaren en el caso previsto en el art. 6.°, á no ser obligados por fuerza mayor, cuya circunstancia se acreditará en debida forma.

Art. 15. No se consideran como caso de fuerza mayor para los efectos del artículo anterior ni para justificar los retrasos, los que provengan de las circunstancias desfavorables de la mar y vientos generales de proa, ni las averías de máquina, calderas ó aparejos que puedan experimentar los buques durante su navegacion, como no constituyan un accidente extraordinario; y tampoco los que deban imputarse al contratista ó á sus agentes ó empleados, ya provengan de malicia, ya de ignorancia ó negligencia de los mismos.

Art. 16. El contratista no podrá ceder ni enajenar este servicio, sin la prévia autorizacion del Gobierno.

Art. 17. Podrán ser contratistas de este servicio, prévia la oportuna adjudicacion en los términos que se resuelva por el Ministerio de Ultramar, bien los españoles que por sí ó por su legítima representacion lo soliciten, bien cualquiera de las diferentes personalidades jurídicas que el derecho reconoce, con tal que estén domiciliadas en España.

Art. 18. En el caso de ser contratista una Sociedad anónima, sus gerentes ó administradores serán nombrados por el Gobierno, á propuesta en terna de la Junta general de accionistas.

El Gobierno, cuando lo estimáre conveniente, podrá no conformarse con ninguno de los propuestos, y exigir nuevas ternas.

Las acciones de esta Sociedad serán nominativas, y no podrán ser trasferidas sin prévio conocimiento del Gobierno.

Art. 19. Si el contratista estableciera su domicilio fuera de la corte, tendrá en ella una persona competentemente autorizada que le represente en todo cuanto haya de tratar con el Gobierno respecto de este contrato. El apoderado deberá hallarse con poderes bastantes, no solo para representar al contratista, tanto judicial como extrajudicialmente, sino tambien para obligarle en cuantos asuntos ocurran relativos á la ejecucion y cumplimiento del presente contrato.

Art. 20. Los vapores que el contratista tenga designados á este servicio serán preferidos para su despacho en las visitas de Sanidad y puerto y en las oficinas del Estado, debiendo ser atendidos sus capitanes en el momento en que se presenten, suspendiéndose cualquier otro asunto, si fuese necesario, hasta que quede despachado el correo.

Art. 21. Las cuestiones que pudieran suscitarse acerca de la inteligencia, cumplimiento, rescision y efectos del presente contrato, se resolverán por el Ministerio de Ultramar con arreglo á la legislacion por que se rigen todos los del Estado; y al hacerse contenciosas, se ventilarán ante el tribunal competente en el modo y forma que determinen las leyes.

CAPITULO III.

De los buques.

Art. 22. Para el servicio de las Antillas se obliga el contratista á tener á flote 12 buques de vapor de las condiciones que más adelante se determinan, mientras cada uno de los barcos ó todos juntos no realicen una marcha media de 14 millas en prueba. En este caso, los barcos que el contratista estará obligado á conservar á flote serán 10 solamente.

Para desempeñar el servicio de 11'50 millas con la oportunidad necesaria, el contratista deberá tener presentados tres vapores el primer mes, tres el segundo, tres el tercero y tres el cuarto mes del primer año del contrato, de un andar en prueba de 13 millas.

Para desempeñar el servicio de 12 millas, deberá tener presentados, con la oportunidad necesaria, 10 buques de un andar en prueba de 14 millas.

Y para con la misma oportunidad poder plantear el servicio de 12'50 millas, promedio anual, deberá tener presentados ocho buques de 14 millas y dos de 17 millas en prueba, en la cual podrá emplear el tiro forzado.

Antes del año de 1896 deberá presentar un tercer buque de un andar de 17 millas en prueba, la cual podrá tambien hacerse con el tiro forzado.

Art. 23. Para el servicio de Filipinas se compromete el concesionario á tener á flote seis buques de vapor de las condiciones siguientes, á saber:

Para desempeñar el servicio de 10'15 millas, el contratista se compromete á presentar con la debida oportunidad seis vapores desde Julio á Diciembre de 1887, uno cada mes, de un andar en prueba de 12 millas.

Para desempeñar el servicio de 11'15 millas, deberá tener presentados, con la oportunidad necesaria, seis buques de un andar en prueba de 13 millas.

Para la fecha en que debe desempeñarle á 12'50, deberá tener presentados seis buques de 14 millas en prueba.

Art. 24. Además de los 18 buques de altura, el contratista se compromete á tener á flote y mantener en buen estado de conservacion el número de buques auxiliares suficientes para servir las extensiones que especifica el art. 2.°, de una cabida adecuada al tráfico que han de servir.

Igualmente se obliga á tener á flote el número de

buques necesarios para desempeñar el servicio de Buenos-Aires, segun el art. 2.° (*C*); el de Fernando Póo, segun el art. 2.° (*D*); los de Marruecos, segun el art. 2.° (*E*); el de Cádiz á Tánger, y el de Cádiz á los otros puertos de Marruecos.

Todos ellos han de ser de cabida proporcionada al tráfico á que se destinan.

Art. 25. Los buques destinados á las líneas principales de correos á las Antillas y Filipinas, podrán emplearse indiferentemente en ambos servicios, sin perjuicio de la marcha media anual que en cada uno deben alcanzar. Los buques nuevos serán de hierro, acero ó del material que la experiencia acredite como más beneficioso; estarán construidos conforme á las reglas del *Lloyd* ó del *Veritas*, clasificados por una de estas Compañías con la mejor letra ó nota; tendrán casco de doble fondo, dividido en secciones estancos, sistema celular, con cuantas mejoras hayan acreditado los progresos del arte de la construccion naval, y su cubierta y costados tendrán la solidez necesaria para soportar la artillería que deben llevar. Medirán, cuando ménos, 5.000 toneladas de desplazamiento en la línea de las Antillas, y 4.500 en la de Filipinas. Serán de hélice, y las máquinas de vapor de sistema Compound de triple expansion, ó de otro que estuviese más acreditado, y capaces de imprimir la velocidad que á cada barco se le exija, debiendo estar preparados para emplear el tiro forzado cuando conviniere.

Las carboneras serán de hierro y capaces de contener el carbon necesario para el consumo del trayecto más largo entre los puertos que los buques hayan de recorrer, y además el 10 por 100 de dicho consumo.

Los destiladores de agua dulce, deberán producir á lo ménos 300 litros de agua por hora.

Los alojamientos serán todo lo ámplios, ventilados y espaciosos que permitan las dimensiones de los buques, y las instalaciones estarán á la altura de las mejores del extranjero.

En los camarotes no se permitirá más número de literas que el que cómodamente pueda establecerse, tomando por norma para cada camarote de dos personas en circunstancias ordinarias la longitud de dos metros (de popa á proa), y dos y medio de anchura.

Habrá, en los barcos de las dos primeras líneas, capacidad para 500 plazas de tropa en el sollado y un lugar conveniente sobre cubierta.

Los buques estarán provistos en sus costados de portas sólidas y de buena luz y ventilacion. Habrá en primera cámara un baño para señoras y dos para caballeros, cuando ménos, y uno en cámara de segunda.

Los buques estarán provistos del mayor número de botes salva-vidas que puedan llevar, comprometiéndose á mantenerse en este punto á la altura de las mejores líneas extranjeras.

Llevarán cinturones y salva-vidas para todos los pasajeros y tripulantes y aparatos contra incendio. Una instruccion colocada en sitio visible, determinará lo que cada pasajero y tripulante deberá practicar en caso de siniestro para el salvamento comun.

Tendrán el suficiente número de mamparos estancos segun los últimos adelantos de los mejores correos extranjeros, y las portas de dichos mamparos han de estar en disposicion de poder cerrarse rápidamente en caso necesario.

Estarán tambien provistos de un juego completo de bombas y comunicaciones para achicar cada compartimiento.

Al empezarse la construccion de un buque, la Compañía presentará al Ministro de Ultramar los planos del mismo, tal como á ella la convengan para su servicio comercial y postal. El Ministro hará estudiar las disposiciones que deban tomarse en prevision de la instalacion rápida en tiempo de guerra, de piezas de artillería á bordo de dicho buque, y podrá obligarse á la Compañía á hacer los refuerzos parciales en el casco que juzgue útiles para el establecimiento posible de esa artillería.

Dichos refuerzos no podrán ser exigidos para mayor número de seis piezas cuyo peso y esfuerzo de reaccion no excedan de los de una pieza de 14 centímetros.

Respecto de los buques ya construidos bastará que la Compañía ponga de manifiesto los planos de los mismos, á fin de que el Ministro de Marina pueda hacer estudiar las medidas necesarias para adaptar dichos buques al servicio de guerra.

Si el Ministro juzgara necesario ó posible establecer desde el principio de la concesion variaciones en el sentido de esos usos, se llevarán á cabo, cuidando de que por ellas no sufra interrupcion el servicio, y entendiéndose que tanto en este caso como en el de nuevas adquisiciones, las reformas propuestas por el Ministerio serán de aquellas que no perjudiquen á los fines comerciales de los buques.

Art. 26. Cada buque embarcará para su defensa el armamento siguiente: dos cañones, sistema Hontoria, de 9 centésimas, con pólvora y municiones para treinta tiros cada pieza; veinte fusiles ó carabinas de sistema Remington con cien tiros para cada uno y bayoneta ó sable-bayoneta y veinte sables de marina.

Art. 27. Los buques empleados por el contratista deberán estar abanderados y matriculados en España y pertenecer á españoles, con arreglo á las disposiciones del Código de comercio, de las ordenanzas y demás prescripciones vigentes.

Art. 28. Si alguno de los vapores se inutilizase, ó debiere ser retirado antes de 1895, será reemplazado con otro de tonelaje y marcha acomodados á las exigencias del servicio que hasta entonces deba prestar la Compañía, con la mejora posible. Si la necesidad de retirar y reemplazar el buque surgiere despues de 1895, el que haya de sustituirlo deberá tener una marcha en prueba de una milla más que el inutilizado ó perdido, salvo que se trate de reemplazar alguno de los que hubiesen acreditado la marcha de 17 millas. En este caso, si la necesidad del reemplazo ocurriere antes de 1899, la obligacion del concesionario quedará limitada á sustituir el barco por otro de iguales condiciones de capacidad, comodidad y marcha. Si el siniestro ocurriese despues de 1899, deberá exceder al anterior en media milla de velocidad, é igualarle, á lo ménos, en las restantes condiciones.

La reposicion ó sustitucion de los barcos retirados ó destruidos, deberá hacerla el concesionario dentro del plazo de diez y seis meses, á contar desde el dia en que se le diese la órden al efecto.

En este caso, y en el de que los buques se inutilicen inopinadamente para el turno en el servicio, el contratista deberá continuar este provisionalmente sin interrupcion con buques que, prévio el reconocimiento facultativo de que trata el artículo siguiente, sean aptos para desempeñarlo.

Art. 29. Los buques pertenecientes á las líneas principales de correos á que se refiere este contrato,

no se emplearán sino despues de haber sido reconocidos y admitidos. Se exceptúa el caso de que lo hubiesen sido al empezar los servicios actuales, siempre que de ese reconocimiento resultasen con las condiciones de marcha que para los nuevos servicios se exigen.

El reconocimiento, que deberá verificarse á flote y en seco, siempre que sea posible, se desempeñará por una Comision facultativa nombrada por el Ministerio de Marina, que examinará las condiciones de los buques en la forma que se expresa á continuacion, asegurándose préviamente de que el certificado y clasificacion por el *Lloyd* ó el *Veritas* de que trata el artículo 25, se refieren precisamente al buque que se reconoce.

El contratista presentará además para el reconocimiento los documentos que acrediten la época en que los buques se construyeron y empezaron á prestar su servicio y los referentes á las máquinas y calderas, expresando la presion á que éstas fueron probadas, y acompañando los comprobantes necesarios para que no pueda caber duda nunca acerca de estos extremos.

Art. 30. La Comision á que se refiere el artículo anterior, se cerciorará y así lo hará constar:

1.° Del arqueo que los buques midan y de si se hallan en perfecto estado de servicio y de conservacion y resistencia en sus diferentes partes.

2.° De si la arboladura, járcia y velámen están en relacion con el casco, atendido el servicio á que el buque se destine, y si tiene la resistencia suficiente y se halla en buen estado, así como los aparatos para su labor.

3.° De si las máquinas y calderas están sólidamente construidas y en perfecto estado de servicio, examinando los documentos que acrediten la época en que fueron probadas y á qué presion.

4.° De si las carboneras tienen la capacidad debida, determinando y expresando cuál sea ésta.

5.° De si los repartimientos están bien dispuestos y los alojamientos tienen la ventilacion, comodidad y capacidad prevenidas en los artículos anteriores y prescripciones vigentes, determinando y expresando el número de pasajeros de todas clases de que son capaces.

6.° Y por último, de si los buques tienen las piezas de respeto de máquinas, segun su clase, y de arboladura, velámen y járcia que deben llevar, y el completo de embarcaciones menores, de las cuales dos deberán ser salva-vidas, anclas, cadenas, remos, bombas, destilador de agua dulce y algibes de hierro, expresando su cabida, aparatos contra incendios, medios de salvamento, etc., etc., vajillas, efectos de cámara y demás pertrechos necesarios en buque de tal porte y servicio, instrumentos y cartas de navegacion.

Art. 31. Concluido el reconocimiento, formará la Comision ó Junta facultativa un estado en que se presente el de las respectivas partes reconocidas y aprobadas, el cual será entregado al capitan general del departamento, quien tendrá la facultad de hacerlo ampliar en cualquiera de los puntos que juzgue conveniente, remitiéndolo al Gobierno con las observaciones que crea oportunas.

Art. 32. Reconocidos los buques en la forma expresada, se pondrá á su bordo, por lo ménos, la mitad del carbon y de la carga de que sean capaces, ó un peso equivalente, y la Comision procederá á las pruebas de navegacion. La primera de éstas tendrá lugar con buen tiempo y mar llana, si fuera posible, y en ella han de alcanzar los buques, navegando solamente á máquina, las velocidades indicadas en los artículos respectivos, en un período de cuatro ó seis horas, estimándose este andar por marcaciones préviamente determinadas, y con una presion en las calderas menor que la mitad de la que sufriera en las pruebas de resistencia.

En la segunda prueba, con mar y viento, la Comision examinará las condiciones del buque, velocidad, balance, influencia del aparejo, andar del buque ayudado de éste y con solo el auxilio de la máquina, y el consumo de carbon en uno y otro caso, expresando su clase.

Se probará tambien la velocidad á diferentes grados de expansion, expresando todas las circunstancias que se crean necesarias para formar una idea exacta del trabajo útil de las máquinas y del servicio que podrá prestar el buque en las navegaciones á que se destina.

Art. 33. La Comision formará un estado de ambas pruebas en el que se detallarán las condiciones de las máquinas en funciones, velocidad obtenida en diferentes circunstancias y condiciones, consumo de combustibles, balance y cuantos datos puedan contribuir á formar conocimiento del buque, anotando al propio tiempo las observaciones que estime convenientes en consideracion al servicio que estos vapores han de prestar, así como las variaciones ó mejoras que convenga introducir, y si el buque debe ó no ser admitido para el servicio.

Este documento será remitido al Gobierno por conducto del capitan general del departamento.

Art. 34. El Ministerio de Ultramar, en vista de los resultados de los reconocimientos y pruebas y de las observaciones de la Junta facultativa y del capitan general al remitir los estados de que va hecha mencion, así como de lo que deberá informar el Ministerio de Marina, decidirá lo que estime conveniente acerca de la admision del buque ó buques para el servicio de que se trata.

Art. 35. Los buques, sus máquinas, armamento y demás efectos pertenecientes á los mismos, deberán conservarse constantemente en buen estado de servicio.

Art. 36. Para la debida vigilancia y seguridad del cumplimiento del artículo anterior, nombrará el capitan general del departamento de Cádiz una Junta compuesta de tres personas competentes, de los cuerpos de la armada, que inspeccione los buques siempre que lo juzgue oportuno dicha autoridad, y precisamente en cada cuatro viajes redondos.

Del estado en que los encuentre dará la Junta cuenta á aquella autoridad, para que haga remediar las faltas que tengan ó los abusos que advierta; y si el contratista se negare á cumplir lo que se le ordena, se prohibirá la salida de los buques, quedando aquel responsable de las consecuencias.

El Gobierno podrá disponer, cuando lo estime conveniente, que un jefe de la armada pase á inspeccionar el servicio general de las líneas y el particular de los buques; y para estos casos el contratista se obliga á facilitarle pasaje en primera clase y camarote independiente, así como un bote tripulado, del que podrá disponer siempre que lo necesite.

Art. 37. Si se encontrase que por cualquier accidente, el casco, máquinas ó calderas habian sufrido

una avería que no permitiera al buque navegar con seguridad, tendrá facultad el capitan general del departamento para detener el vapor, dando cuenta al Gobierno, y no se permitirá que haga el viaje sin que antes se remedie completamente la avería á satisfaccion de la Junta, que lo reconocerá al efecto.

Iguales facultades ejercerán en todo los comandantes generales de los apostaderos de la Habana y Filipinas si las averías tuvieren que remediarse en aquellos puertos.

Art. 38. Los capitanes de los buques tendrán la obligacion de presentar los cuadernos de bitácora y de vapor siempre que se les pidan por las autoridades de marina en los puertos extremos de la línea, á fin de que el Gobierno pueda informarse, cuando lo crea conveniente, de la regularidad, exactitud y diligencia con que se verifica el servicio, y exigir la responsabilidad á que hubiese lugar. Los referidos cuadernos deberán llevarse del mismo modo que en los buques de guerra.

Art. 39. Siempre que no resultare perjuicio para los trabajos urgentes de los buques de guerra, los vapores del contratista, prévio permiso de la autoridad de marina, serán admitidos para sus reparaciones en los arsenales, diques ó varaderos del Estado mediante el pago de los gastos que ocasionen.

Art. 40. Los vapores se hallarán sujetos á las disposiciones que rijan sobre sanidad y policía marítimas, como cualesquiera otros buques nacionales, en todo aquello que no se encuentre expresamente determinado en este pliego de condiciones.

CAPITULO IV.

De la tripulacion.

Art. 41. La tripulacion de los buques corresponderá á la cabida y condiciones de los mismos y al mejor servicio.

Los oficiales y tripulantes de los barcos-correos serán españoles, y lo serán tambien, hasta donde sea posible, los maquinistas.

La Junta á que hace referencia el art. 36, ejercerá su inspeccion sobre este punto, dando cuenta por el conducto debido, de las faltas que en él observe, al Ministerio de Ultramar.

Art. 42. El contratista se compromete á admitir gratuitamente en cada buque, si el Gobierno lo exigiere, dos aprendices de maquinista.

CAPITULO V.

De la conduccion de la correspondencia y de las personas encargadas de su custodia.

Art. 43. La conduccion de la correspondencia pública y privada entre los puntos extremos ó intermedios de los viajes, se hará en los vapores bajo la responsabilidad directa del contratista, sin más abono que el de la subvencion general de la línea.

Art. 44. Para los fines de este contrato, se entenderá como correspondencia pública y oficial todo saco, caja ó paquete de cartas, periódicos, libros ó impresos, y los demás objetos que son trasmisibles con arreglo á la legislacion de correos, sin atender al punto de destino ni de orígen, así como los sacos y cajas vacías y otros efectos que se destinen ó hayan destinado á trasportar la correspondencia ó se envíen á la Administracion de correos. Además de la correspondencia, la empresa se obliga á trasportar, sin más abono que el de la subvencion de la línea, caudales, valores ó pastas para la acuñacion de moneda y especies metálicas pertenecientes al Estado.

Art. 45. Los capitanes de los buques recogerán por sí mismos la correspondencia de las Administraciones respectivas de correos, la custodiarán en la forma que la reciban y la entregarán en la Administracion á que vaya destinada.

De la correspondencia certificada se harán cargo nominalmente, firmando su recibo en la Administracion que remite y entregándola en el punto de su destino con igual formalidad.

Art. 46. El Gobierno, si lo juzga conveniente, podrá en todo tiempo confiar el despacho de la correspondencia que se cursare por estas líneas, á los funcionarios del ramo de correos, sin perjuicio de los deberes que, conforme á este pliego, corresponden á la Empresa. Para tal caso queda obligado el contratista á señalar á dichos funcionarios su pasaje gratuito en camarote de primera clase, y además un local seguro, cerrado con llave, para el desempeño de su cometido, y otro tambien cerrado para la custodia de la correspondencia. Tendrán asimismo á su disposicion dichos funcionarios un bote convenientemente tripulado para las necesidades del servicio.

Las demás exigencias de éste se determinarán por un reglamento especial hecho de acuerdo con la Empresa.

Art. 47. En el caso de que por accidente sufrido en alguno de los buques de la Empresa, el viaje empezado no pudiera concluirse, los capitanes y agentes de aquella, cuidarán de asegurar el trasporte de la correspondencia á los puertos de su destino por los medios más expeditos que estén á su alcance.

Art. 48. Queda prohibido el trasporte de toda otra clase de correspondencia que la que proceda de la Administracion pública española.

Cualquiera infraccion en este punto, así como la de las disposiciones vigentes sobre trasporte é inviolabilidad de la correspondencia, serán castigadas con arreglo á las leyes.

CAPITULO VI.

De los servicios comerciales y de los trasportes de pasajeros, mercancías y material del servicio del Estado.

Art. 49. La Empresa podrá efectuar en sus buques toda clase de trasportes de pasajeros y mercancías, y hacer todas las operaciones de comercio que no perjudiquen á los servicios que debe prestar al Estado, siendo sus productos propiedad de la Empresa concesionaria.

El contratista someterá á la aprobacion del Ministerio de Ultramar las tarifas que han de regir desde los puertos de España á los demás que visiten los buques, y vice-versa.

Estas tarifas serán establecidas sobre las bases siguientes:

Ni las de pasaje, ni las de carga entre España y los puertos que visiten los buques y vice-versa podrán exceder de las que para iguales destinos rijan ordinariamente en servicios postales extranjeros paralelos.

Para los puertos servidos en combinacion debe-

rán ser inferiores en un 10 por 100. Cuando la demora que ocasione el trasbordo que deban sufrir los pasajeros con destino á puertos servidos por combinacion en el puerto de escala donde éste se efectúe, exceda de tres dias, el concesionario, si el pasajero lo pidiere, deberá conducirle por su cuenta al puerto extranjero en que más inmediatamente toque la línea que sirva directamente el de su destino.

Los precios de pasaje y carga de y para España no serán nunca superiores á los que el contratista tenga para el extranjero.

Para conciliar los intereses del Estado y del concesionario, el Gobierno mandará revisar anualmente las tarifas y resolverá teniendo en cuenta la contabilidad de aquel y su estado económico.

Tambien tendrá el Gobierno el derecho de rebajar las tarifas, aunque se mantengan dentro de las condiciones de este artículo: pero las que nuevamente se establezcan no serán obligatorias para la Compañía hasta que las líneas produzcan el excedente de que trata el art. 7.°

El contratista se obliga á trasportar por un 50 por 100 de sus tarifas aquellos artículos cuyo desarrollo ó movimiento quiera fomentar el Gobierno, dentro de los límites siguientes:

A las Antillas anualmente hasta	1.000	toneladas.
De las Antillas...............	1.000	»
A Filipinas................	500	»
De Filipinas...............	500	»

Los productos que deban gozar de esta ventaja serán designados por el Gobierno al principio de cada año, y los remitentes serán atendidos por la Compañía segun el órden en que hubiesen solicitado el embarque de las mercancías, y en igualdad de circunstancias á prorrata de sus pedidos.

Art. 50. La Compañía se compromete á montar un servicio relacionado con todas las líneas regulares extranjeras, que por la vía más rápida posible le permita expedir pasajeros y dar conocimiento para todos los puertos del mundo visitados por líneas marítimas regulares.

Todos los agentes de la Compañía, que serán españoles, estarán provistos de muestrarios de productos de la Península y sus posesiones de Ultramar, y de notas de precios de los mismos. Estos muestrarios serán suministrados por el Gobierno á la Compañía.

Los agentes estarán obligados á efectuar al tipo y condiciones usuales el seguro de las mercancías de cuya conduccion se encargue la Compañía; á trasmitir á los productores de los géneros que aparezcan en los muestrarios los pedidos de los mismos que se le dirijan; á gestionar el reembolso del importe de los géneros vendidos dentro de las condiciones de cambio más ventajosas posibles para el productor.

El concesionario quedará en libertad de adoptar las precauciones que considere necesarias para precaverse de la falta de solvencia en que pudieran incurrir las personas con quienes trate.

Los agentes deberán hacer llegar á la Compañía, y ésta al Gobierno, cuantas noticias juzguen conducentes al desarrollo de la produccion nacional.

En el trasporte de mercancías el concesionario concederá la preferencia en iguales condiciones á los embarques del comercio español, siempre que el pedido de hueco haya sido hecho á sus agentes con la anticipacion debida dentro de los plazos que el contratista señale.

Art. 51. El precio de pasaje de los emigrantes de España será siempre 10 por 100 más bajo para nuestras colonias que para los países extranjeros.

Para favorecer el desarrollo de determinadas corrientes de emigracion, la Compañía, á propuesta del Gobierno, embarcará con una rebaja de 20 por 100 sobre sus tarifas ordinarias el número de emigrantes que á continuacion se expresan:

500 anuales entre España y sus Antillas, y
500 idem id. y Filipinas.

Si el Gobierno quisiera favorecer en Cuba la inmigracion negra ó asiática, rebajará el contratista el 15 por 100 de sus tarifas.

Art. 52. En la línea de Marruecos, en época de ferias y fiestas, el contratista se comprometerá á trasportar por el 10 por 100 de sus tarifas hasta 2.000 súbditos marroquíes, escalonándolos en la medida que permita la cabida de los buques.

Los agentes comerciales á quienes el Gobierno juzgara oportuno conceder pasaje en las líneas objeto de esta concesion, disfrutarán del beneficio de la tarifa oficial.

Art. 53. El Gobierno podrá disponer de la cuarta parte de las plazas destinadas á bordo de los buques para pasajeros, con el fin de trasportar á todos los indivíduos activos y licenciados del ejército y armada, y á todos los funcionarios de las demás carreras del Estado que destine á las provincias de Ultramar ó puertos del extranjero, ó que regresen de unos ú otros; á los licenciados de establecimientos penales, y á los indivíduos que á ellos sean conducidos; á las Hermanas de la Caridad y á los misioneros que se dirijan de unos á otros territorios españoles; á los deportados; á los náufragos, y á los pobres que se hallen bajo el amparo de la autoridad, y, finalmente, á las mujeres, hijos y madres viudas de los jefes y oficiales del ejército y armada, de los funcionarios públicos que quedan expresados, y de los indivíduos de la Guardia civil que se hallan en el mismo caso.

El Gobierno, avisando con quince dias de anticipacion, podrá disponer hasta de la tercera parte de las plazas destinadas á bordo de los buques para pasajeros, con el fin de trasportar á todos los indivíduos que quedan mencionados.

Los precios de trasportes para todos los pasajes de las personas mencionadas, serán inferiores á los señalados en las tarifas generales del contratista, los de primera y segunda clase en un 30 por 100, los de tercera de Cuba en un 60 por 100, y los de las otras líneas en un 35 por 100 respecto de los puertos visitados por los buques correos. En cuanto á los puertos que figuren en los servicios combinados, la rebaja será solamente de un 20 por 100 para todas las clases.

Si el contratista estableciera diferentes categorías de primera, el Gobierno determinará asimismo el pasaje correspondiente á cada una.

Art. 54. El Gobierno se obliga á trasportar á todas las personas de las clases mencionadas, por los buques de la Empresa, siempre que con arreglo á las disposiciones vigentes en la materia haya de abonarles ó anticiparles pasaje por cuenta del Estado, pues de verificarlo por cuenta propia, quedarán libres de dirigirse á sus destinos por la vía que más les convenga.

De esta obligacion quedará el Gobierno exento en

casos de urgencia extraordinaria en que la Compañía no pudiera habilitar, con la perentoriedad que se le exija, el número de barcos ó plazas que se necesiten para los trasportes oficiales.

No se entenderá infringida esa obligacion por el hecho de que el Gobierno, utilizando barcos de guerra, conduzca armamentos ó pertrechos militares, y aun tropas si el interés del Estado lo hiciere necesario.

Art. 55. El trato y manutencion de los sargentos, soldados y marineros trasportados, serán los que se designan en la Real órden de 12 de Enero de 1867.

Desde Suez hasta Manila, en los viajes de ida y vice-versa, se les dará además dos ó tres refrescos de limon al dia.

Art. 56. En los precios señalados en el art. 53, queda comprendido el pasaje y la manutencion que deberá facilitar el contratista á las tropas con sus jefes y oficiales, siempre que por órden del Gobierno se trasladen desde los puertos del litoral de la Península en que se hallan establecidos los depósitos de bandera para Ultramar, al punto en que esté surto el buque que haya de conducirles á las islas de Cuba, Puerto-Rico y Filipinas. El contratista no podrá aplazar el trasporte, y desde el momento en que se le notifique hallarse listos los indivíduos para embarque, deberá aprovechar para él la primera oportunidad, que nunca dilatará más de quince dias, exceptuados los casos de fuerza mayor, bien justificada.

Art. 57. Durante la estancia en el puerto de salida de los indivíduos del ejército á que se refiere el artículo anterior, hasta su embarque en el vapor que primero salga, será de cuenta del contratista la manutencion, pero no el alojamiento. Este, deberán facilitarlo las autoridades militares hasta la salida del referido buque.

Cesará para el contratista la obligacion de mantener en el puerto de salida á los indivíduos del ejército y armada, si por enfermedad ó por cualesquiera otras causas se quedaren en tierra al verificarse la expedicion que debiera conducirlos.

Los gastos de cuarentena de los pasajeros oficiales y la manutencion de los mismos durante este período, serán de cuenta exclusiva del concesionario.

Art. 58. En cada buque se llevará un libro registro para recibir en él las quejas de los pasajeros, referentes al servicio de los mismos, con relacion al reglamento que el contratista queda obligado á formular, respecto al trato que deba darse á aquellos y órden y policía de cámaras, alojamientos y camareros; del cual facilitará al Ministerio de Ultramar 50 ejemplares é igual número al de Marina, dentro del primer mes del servicio, sometiendo antes el proyecto al primero de los dos Ministerios para su aprobacion ó reforma.

La Junta de vigilancia de que trata el art. 36 examinará dichas quejas; y si estima que son dignas de consideracion, dará cuenta de ellas al Ministerio de Ultramar.

Art. 59. La Empresa se obliga á recibir á bordo de sus buques hasta la décima parte del tonelaje disponible para carga, ó sea neto, en cada uno, en armas, pertrechos y toda clase de material del servicio del Estado. En los fletes de estos efectos, se hará por el contratista una rebaja de 30 por 100 de los precios marcados en las tarifas adoptadas para el público.

El Gobierno se obliga á trasportar en los buques de la Empresa todo el material del servicio del Estado que se expida de ó para las provincias de Ultramar, salvas las limitaciones que contiene el art. 54.

Art. 60. Cuando por disposicion del Gobierno se embarcasen municiones de guerra, el contratista podrá exigir que su conduccion y envase se efectúe en la forma y con las precauciones necesarias para evitar explosiones y siniestros.

Art. 61. Sean cualesquiera los precios de las tarifas y las deducciones que en ellas deban hacerse á favor del Estado, la conduccion del tabaco que desde Filipinas, Cuba, Puerto-Rico ú otros puertos de América haya de trasladarse á la Península, con destino á las Fábricas nacionales, no podrá costar al Estado en ningun caso más que pesetas 10,65 cada quintal (castellano) conducido desde Filipinas, y 8 pesetas cada uno de los que se embarquen en América.

CAPITULO VII.

De la fianza.

Art. 62. Los buques destinados á este servicio, sean ó no propiedad del contratista, quedarán especialmente obligados y afectos al cumplimiento del contrato, sin que en ningun caso, ni por ningun concepto, pueda aquel hacerlos responsables de ninguna otra obligacion ni crédito.

Al efecto, el contratista, al presentar los buques en los plazos que señalan los artículos 22, 23 y 24, declarará que no se hallan préviamente hipotecados, ni gravados, ni dados en garantía en cualquiera forma en el Reino ó en el extranjero en daño del servicio, obligándose á mantenerlos así por todo el tiempo de duracion del contrato, cuya declaracion llevará consigo la oportuna responsabilidad civil y criminal para el caso de resultar falsa. Al mismo fin se admitirá en cualquier tiempo, á quien quiera que la presente, la justificacion del gravámen de dichos buques, anterior ó posterior á la época de su presentacion, mediante la cual se exigirá al contratista la responsabilidad correspondiente.

En el caso de que los buques no sean propiedad del contratista, tendrá éste obligacion de presentar al Gobierno copia de la escritura que haya celebrado con el dueño. Esta escritura habrá de contener necesariamente la cláusula de que el propietario conoce en toda su extension y acepta por su parte las condiciones con que el contrato se hace, renunciando sus derechos en todo cuanto estos puedan hacerlas ineficaces.

En el caso de falta parcial ó total de lo estipulado, ó de interrupcion total ó parcial del servicio por culpa del contratista, el Gobierno se apoderará del buque ó buques que estén destinados al mismo servicio, ó que hayan sido admitidos con el propio objeto, y con dichos buques lo ejecutará la Administracion á cargo y por cuenta del concesionario.

Este garantizará, además, el cumplimiento de lo pactado, consignando en la Caja general de Depósitos 8.500.000 pesetas en metálico ó en efectos públicos del Estado, al tipo que las disposiciones vigentes les atribuyan para la constitucion de fianzas.

Art. 63. El depósito mencionado quedará reducido á 1.275.000 pesetas cuando todos los buques de las líneas estén en servicio; esta reduccion se hará proporcionalmente, segun vayan siendo admitidos los vapores de la Compañía.

CAPITULO VIII.

De los casos extraordinarios y de guerra.

Art. 64. En casos de guerra marítima ó de hostilidades en alguno de los mares ó puertos visitados por la Compañía, el Gobierno será responsable de las eventualidades que pudieran resultar de dicha guerra, á no ser que haya dejado á aquella en libertad de suspender el servicio ó de no tocar en los puertos donde hubiere hostilidades.

En el caso de suspenderse el servicio, el tiempo trascurrido desde la suspension hasta su nuevo establecimiento se comprenderá ó no en la duracion del contrato, á eleccion de la Empresa.

Suspendido el servicio, el Estado podrá tomar posesion de los buques con su material y pertrechos, haciéndose de todo un avalúo por una Comision, compuesta de dos personas elegidas por el Gobierno y dos por el contratista.

Estos indivíduos, por mayoría de votos, designarán una quinta persona, en quien recaerá la presidencia; y en caso de empate en la designacion, decidirá la suerte de entre los indivíduos comprendidos en una lista formada de comun acuerdo.

A la terminacion de la guerra, serán devueltos al contratista los buques con su material, prévia la indemnizacion á que diera lugar su menor valor, á juicio de la expresada Comision.

El Gobierno pagará á la Empresa, durante el tiempo que tenga á su servicio los buques, el 5 por 100 del capital que éstos representen, segun el juicio de la citada Comision. Todo otro pago quedará suspendido durante la interrupcion del servicio por la Empresa.

Art. 65. Si el Gobierno no usare la facultad que le corresponde en virtud del párrafo tercero del precedente artículo, abonará á la Empresa desde el dia en que cesare el servicio hasta la terminacion de la guerra el interés de un 5 por 100 del capital que representen los buques y pertrechos, segun avalúo de la Comision.

Art. 66. Al terminar la guerra, el Ministerio de Ultramar, oyendo al Consejo de Estado, podrá relevar á la Empresa del cumplimiento del contrato, si los acontecimientos de aquella la hubiesen colocado en la imposibilidad de continuar el servicio.

Art. 67. En circunstancias políticas extraordinarias y sin que ocurra el caso de guerra marítima, el Gobierno podrá fletar uno ó varios buques de la Empresa.

Cuando esto tenga lugar, la indemnizacion á que la Empresa fuere acreedora será justipreciada por la Comision que se menciona en el art. 64.

Si el Gobierno dispusiera de más de un buque, el contratista no estará obligado á hacer el número de viajes estipulado en el contrato: un arreglo especial, hecho de comun acuerdo, fijará entonces las alteraciones que se hayan de hacer en el número y época de los viajes. Esto mismo tendrá lugar cuando por causa de guerra el Estado se hubiere incautado de los barcos de la Empresa, y al terminar aquella no devolviese todos los que habia recibido ó los devolviese inútiles para prestar los servicios del presente contrato.

CAPITULO IX.

De la sancion penal.

Art. 68. Si el contratista no presentare los buques destinados á las líneas principales de correos á las Antillas, Filipinas y Buenos-Aires, para ser recibidos segun lo dispuesto en los artículos 22, 23 y 24, quedará árbitro el Gobierno de rescindir el contrato, con pérdida de la fianza, ó de imponer á aquél una multa de 250.000 pesetas.

Si antes del dia en que deban empezar los servicios no estuvieren admitidos, por no tener las condiciones prevenidas, los buques necesarios para empezar los servicios de las Antillas y Filipinas, se impondrá al contratista una multa de 150.000 pesetas por cada uno de los buques que falten.

Si en los plazos marcados en el referido artículo para la presentacion de los restantes buques no los presentase el contratista, ó no fueren admitidos por no merecerlo, incurrirá éste en la multa de pesetas 150.000 por cada uno de los que falten para completar el servicio. Si el contratista no estuviera en disposicion de comenzar en las fechas señaladas los servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos, la multa será, respecto del primero, de 100.000 pesetas; respecto del segundo, 80.000, y respecto del tercero 60.000.

Art. 69. Si el contratista dejare de hacer alguna de las expediciones á que queda obligado, incurrirá en la multa de 150.000 pesetas en las líneas de Cuba y Filipinas, y de 100.000 en la línea de Buenos-Aires, 80.000 en la de Fernando Póo y 60.000 en la de Marruecos.

Cuando dejare de realizar una expedicion servida por combinacion, por haberse hecho ésta imposible, dejará de percibir la subvencion correspondiente al recorrido no servido. Si la combinacion resultare imposible para los viajes sucesivos, el contratista estará, además, obligado á devolver la mitad de las subvenciones que por ella hubiere recibido.

Art. 70. Si no tuviere dispuestos los buques en la forma que ordena el art. 13, pagará una multa de 5.000 pesetas.

Art. 71. Si la salida de los buques se retardase por culpa del contratista, pagará éste una multa de 10.000 pesetas, y se aumentarán 5.000 por cada dia empezado sin que salga el buque, hasta el quinto dia en que se declarará no hecha la expedicion, é incurso el contratista en la multa de 150.000 pesetas.

Llegado el caso de aplicar esta multa por falta de la expedicion, no se exigirán las multas parciales que quedan establecidas.

Estas cantidades quedan reducidas, respectivamente, á 5.000, 2.500 y 100.000 para Buenos-Aires; á 4.000, 2.000 y 80.000 para Fernando Póo; á 3.000, 1.500 y 60.000 para Marruecos.

Art. 72. En el caso de que la marcha media anual señalada por este contrato á los vapores en cada una de las líneas no se hubiere completado en todas ó en alguna de éstas, se hará al concesionario un descuento de la subvencion asignada á la línea respectiva, conforme á las bases siguientes:

Si la marcha realizada por término medio durante el año fuese inferior al mínimun obligatorio en un cuarto de milla (nudo) por hora, el descuento será de 1'25 por 100 del total de la subvencion corres-

pondiente al recorrido anual de la línea. La retencion será de 2'50 por 100, si la diferencia fuere de media milla (nudo); de 3'75 por 100, si de tres cuartos de milla, y, en fin, de 5 por 100 por cada milla completa.

Siempre que la diferencia exceda de una milla, se requerirá al concesionario para que reemplace aquel ó aquellos vapores que durante el año no hubieren alcanzado la marcha media obligatoria.

La Compañía está obligada al reemplazo de cada uno de los barcos en el término de diez y seis meses, á contar desde la fecha del requerimiento.

El importe de las retenciones será descontado por el Gobierno, de las sumas que se deban al concesionario.

Para el debido cumplimiento de las cláusulas de este artículo, se formará al final de cada año, por las dependencias del Ministerio de Marina, un estado de la duracion de cada travesía en cada una de las líneas de la concesion, exceptuando las combinadas, con las deducciones procedentes por permanencia en los puertos de cada escala, y en la línea de Filipinas las concedidas por contramonzones y suciedad de fondos.

El total por línea establecerá la velocidad media anual y, por consiguiente, el descuento que se impondrá á la Compañía.

Art. 73. Cuando hubiere trascurrido el plazo de diez y seis meses que los artículos 28 y 72 señalan para reponer el buque perdido ó inútil, sin la presentacion del que haya de sustituirle, el contratista incurrirá en la multa de 150.000 pesetas, y quedará obligado á presentarle en nuevo término de seis meses, pagando, de no hacerlo, otra multa de igual cantidad.

Art. 74. Si el capitan no recogiese la correspondencia, ó cometiese alguna falta que produjese pérdida de ella, incurrirá el contratista en la multa de 40.000 pesetas. En el caso de que por culpa ú omision del capitan sufra deterioro la correspondencia, pagará el contratista 15.000 pesetas.

Art. 75. Por las faltas que cometan el contratista ó sus dependientes en los servicios á que se refiere el artículo 58, se exigirán á aquél multas proporcionadas á juicio del Ministerio de Ultramar.

Art. 76. Las multas señaladas en este capítulo se impondrán gubernativamente con solo tenerse noticia oficial de los hechos que las motivasen, y se tomarán del depósito á que se refieren los artículos 62 y 63, debiendo reintegrarlo el contratista en el plazo improrrogable de ocho dias, contados desde que por la Caja de Depósitos se haga la oportuna retencion. La falta de reposicion del depósito se considerará motivo para la rescicion del contrato, quedando el contratista responsable de los daños y perjuicios que su falta irrogue á la Hacienda en todo lo que éstos superen á los restos de la fianza.

Art. 77. Las multas expresadas en los artículos anteriores se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad criminal y de las indemnizaciones de daños y perjuicios á que hubiere lugar en cada caso, y solo dejarán de ser exigibles en el caso de fuerza mayor, acreditada en debida forma.

Art. 78. En el caso de que, por tercera vez, incurra el contratista, por cualquiera de las faltas á que se refieren los artículos 68, 69, 70, 71, 72 y 73, en multa superior á 40.000 pesetas, podrá el Gobierno rescindir el contrato.

DISPOSICIONES ADICIONALES.

1.ª Dentro de los dos primeros años, á contar desde el dia en que se hubiesen empezado á prestar los servicios de Buenos-Aires, Marruecos y Fernando Póo, el Gobierno y el concesionario tendrán el derecho de denunciarlos.

Si lo ejercitaren, el servicio á que la denuncia se refiere, concluirá al vencimiento de los dos años, á ménos que las partes contratantes se pusieran de acuerdo acerca de las condiciones en que habria de desempeñarse en lo sucesivo.

2.ª El concesionario se obliga á no hacer el comercio de cabotaje entre puertos de la Península, ni el de carga desde los puertos de Europa á España y vice-versa en la navegacion subvencionada en virtud de este contrato.

3.ª No obstante lo fijado en la primera disposicion transitoria, el Gobierno de S. M. podrá establecer, de acuerdo con la República Argentina, una expedicion mensual subvencionada por ambos países.

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, aprobado definitivamente por este Cuerpo Colegislador, incluyendo en el plan general de carreteras las de Peñafiel á Montemayor y Encinas de Esgueva á Pesquera.

AL SENADO.

El Congreso de los Diputados, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado:

1.ª La que partiendo de Peñafiel y atravesando los términos municipales de Manzanillo, Laugayo, Cogeces del Monte de Torrescarcela, termine en Montemayor con la provincial de Tudela de Duero á Viloria.

2.ª La que partiendo de Encinas de Esgueva y atravesando los términos municipales de Piñel de Abajo empalme en Pesquera de Duero con la de Peñafiel á Dueñas.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Congreso de los Diputados lo pasa al Senado, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=Cristino Martos, Presidente.=Luis Sanchez Arjona, Diputado Secretario.=El Conde de Sallent, Diputado Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmiendas al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

Del Sr. **MONTILLA**, al art. 4.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer la siguiente enmienda al art. 4.° del proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

«3.° De las causas por delitos definidos y penados en la ley electoral.»

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=Juan Montilla.=Fernando O'Lawlor.=José Gutierrez de la Vega.=Federico Pons.=Miguel Villalba Hervás.=Rafael María de Labra.=Rafael Montoro.

Del Sr. **CANIDO**, al art. 4.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso se declaren exceptuados de la competencia del Tribunal del Jurado los delitos de rebelion y sedicion, comprendidos en el art. 4.° del proyecto de ley sobre el Jurado.

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=Senen Canido.=C. El Conde de Toreno.=Antonio Cánovas del Castillo.=Fernando Cos-Gayon.=José de Cárdenas.=Francisco Silvela.=El Conde de Sallent.

Adicion del Sr. Marqués del **VADILLO** al art. 5.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la deliberacion y aprobacion del Congreso la siguiente adicion al art. 5.° del proyecto de ley sobre el Jurado:

Se adicionará al art. 5.° lo siguiente:

«Se exceptuarán igualmente de la jurisdiccion del Jurado aquellos delitos respecto de los que la práctica del mismo hubiese puesto de manifiesto su ineficacia.

La excepcion se hará por acuerdo tomado en Consejo de Ministros, del que deberá darse cuenta á las Córtes cuando se reunan.»

Palacio del Congreso 22 de Abril de 1887.=El Marqués del Vadillo.=Marqués de Pidal.=Francisco Silvela.=Alejandro Pidal y Mon.=El Vizconde de Campo-Grande.=Santos Isasa.=Faustino Rodriguez San Pedro.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano.

AL CONGRESO.

La Comision nombrada para emitir dictámen sobre la proposicion presentada por el Diputado D. Luis de Landecho autorizando la concesion á la Diputacion provincial de Vizcaya de la prolongacion hasta Memerea de un ferro-carril de Triano á la ria de Bilbao, y el trasporte por estos ferro-carriles de viajeros y mercancías, ha examinado los antecedentes de este asunto, y tiene la honra de proponer al Congreso la aprobacion del siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar á la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya, concesionaria del ferro-carril de las minas de Triano á la ria de Bilbao, construido y explotado con arreglo á la ley de 19 de Junio de 1859, la concesion de la prolongacion de la mencionada línea desde Ortuella al barrio de Memerea, término municipal de San Julian de Musques, sin subvencion directa del Estado.

Art. 2.° El ferro-carril de Triano y su prolongacion podrán destinarse, no solo al trasporte de mineral, sino tambien al de viajeros y mercancías, y se declara de utilidad pública, con derecho á la expropiacion forzosa, así como al aprovechamiento y ocupacion de los terrenos de dominio público y demás beneficios consignados en la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 3.° La prolongacion de la línea férrea se construirá con arreglo al proyecto que se apruebe por el Ministerio de Fomento, segun los estudios que la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya ha presentado en dicho Centro, prévia la fianza del 1 por 100 del importe del presupuesto.

Art. 4.° La Diputacion provincial de Vizcaya presentará en el Ministerio de Fomento los planos de las obras ejecutadas, en el ferro-carril minero de Triano, entre Ortuella y el Desierto y las de ampliacion y reforma que fueren oportunas, para habilitarlo para el trasporte de viajeros y mercancías, así como las tarifas y bases para la percepcion, debiendo unas y otras obtener la aprobacion superior antes de comenzarse esta explotacion.

Art. 5.° La concesion del nuevo ramal de Ortuella al citado barrio de Memerea se hará por noventa y nueve años, con el derecho de introducir el material fijo y móvil, adeudando por las tarifas vigentes para las líneas de servicio general.

Palacio del Congreso 21 de Abril de 1887.=Juan de Ibargoitia, presidente.=Manuel Allende Salazar. Celso García de la Riega.=Luis de Landecho.=Alberto de Quintana.=Manuel de Eguilior,=Luis Sanchez Arjona, secretario.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CRISTINO MARTOS.

SESION DEL SÁBADO 23 DE ABRIL DE 1887.

SUMARIO. Abrese á las tres.=Se lee y aprueba el Acta de la anterior.=Quedan sobre la mesa, á disposicion de los Sres. Diputados, los documentos pedidos por el Sr. Conde de Toreno acerca de lo que adeudan los Ayuntamientos á las Diputaciones provinciales y al Tesoro público.=Asimismo queda sobre la mesa un documento, reclamado por el Sr. Bushell y remitido por el Sr. Ministro de la Gobernacion, que acredita lo que satisface el Estado por los alquileres de los cuarteles para alojar la Guardia civil; y por fin, queda igualmente sobre la mesa una Memoria, presentada por la Comision inspectora de primera enseñanza del término municipal de esta corte, que remite el Ministerio de Fomento.=Pasa á la Comision correspondiente una exposicion, que presenta el Sr. Cuartero, del Ayuntamiento de Albacete, haciendo observaciones acerca del proyecto de ley provincial.=Tambien pasa á la Comision respectiva una exposicion, que presenta el Sr. Garrido Estrada, de los tenedores de deuda perpétua interior y de la Liga de contribuyentes de Cádiz, sobre el impuesto del 1 por 100 que se trata de establecer.=ORDEN DEL DIA: discusion de diferentes dictámenes de Comision mixta.=Se leen, aprueban sin debate y pasan á la sancion, los siguientes: primero, incluyendo en el plan de carreteras una de Ubeda á Villamanrique; segundo, las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios y de Egea de los Caballeros á Zuera; tercero, incluyendo asimismo en el plan de carreteras una de Albalate á Fonz; cuarto, otra de Jerez de la Frontera á Algeciras, y quinto, las de Búrgos á Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóveda á Medina de Pomar y de Sedano á Covauera.=Tambien se leen, aprueban y pasan á la Comision de correccion de estilo los dos siguientes dictámenes: autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano, é incluyendo en el plan de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.=Continúa la discusion pendiente sobre el proyecto de ley del Jurado.=Discurso del Sr. Isasa, segundo en contra.=Se suspende esta discusion.=El Sr. Ministro de la Guerra lee un proyecto de ley autorizando al Gobierno para la venta ó permuta de varias fincas del ramo militar, á fin de construir con su importe cuarteles y otros edificios.=Se anuncia que este proyecto pasará á las Secciones para nombramiento de Comision.=Continúa la discusion pendiente.=Discurso del Sr. Diaz Moreu en pró.=Se suspenden el discurso y esta discusion.=A propuesta del Sr. Presidente, y merced á lo avanzado de la estacion y á lo poco adelantados que están los trabajos parlamentarios, acuerda el Congreso que por ahora duren desde el lunes las sesiones seis horas, empezando á la una y terminando á las siete.=Tambien acuerda reunirse el lunes en Secciones.=Se leen por primera vez, y pasan á la Comision, varias enmiendas al dictámen relativo al establecimiento del juicio por jurados.=Pasan á las Secciones, para el nombramiento de Comision, los siguientes proyectos de ley aprobados y remitidos por el Senado: estableciendo la contribucion que han de pagar los terrenos destinados al cultivo único del ramio; incluyendo en el plan general de carreteras una que, partiendo de la de Soria á Logroño, termine en Mansilla, y adicionando las de la provincia de Lugo con la de Rábade

á Moncelos.=Igualmente pasa á las Secciones, para nombramiento de Comision mixta, un proyecto, remitido por el Senado, incluyendo en el referido plan la de Baltanás al punto más conveniente de la de Carrion á Lerma, y la de Torquemada á Cordobilla la Real.=Se leen y quedan sobre la mesa los siguientes dictámenes de Comision mixta: incluyendo en el plan general de carreteras varias de las provincias de Zaragoza y Logroño; la de Barbastro á Naval, y otra que, partiendo de la de Boltaña á Siétamo, termine en Barbastro; una que, partiendo de la de Casas del Campillo á Valencia, empalme con la de Alcoy; otra que desde el puente de San Fernando, en el Barco de Valdeorras, termine en Viana del Bollo, y la de Fonsagrada á la Vega de Rivadeo.=Orden del dia para el lunes: los dictámenes que se han leido; continuacion del debate pendiente; los demás asuntos señalados para la de hoy, y reunion de Secciones.=Se levanta la sesion á las siete y cinco minutos.

Se abrió á las tres, y leida el Acta de la anterior, quedó aprobada.

Varios Sres. Diputados piden la palabra.

Se leyeron, y quedaron sobre la mesa á disposicion de los Sres. Diputados, las siguientes comunicaciones:

«Ministerio de Fomento.—Excmos. Sres.: En contestacion á su atento oficio, fecha 16 del corriente mes, tengo el honor de remitir á V. EE. la adjunta Memoria presentada por la Comision inspectora de primera enseñanza del término municipal de esta corte, cuyo trabajo se halla dividido en tres partes y un Apéndice.

De Real órden lo digo á V. EE. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 20 de Abril de 1887.=Cárlos Navarro y Rodrigo.=A los Excmos. Sres. Secretarios del Congreso de los Diputados.

Ministerio de la Gobernacion.—Excmos. Señores: De Real órden remito á V. EE. el documento que acredita lo que satisface el Estado por alquileres de casas-cuarteles para alojar la Guardia civil en esta corte, reclamado en la sesion del dia 26 de Marzo próximo pasado por el Diputado D. Enrique Bushell, y que V. EE. interesaron de este Ministerio en comunicacion de fecha 27 del mismo.

Dios guarde á V. EE. muchos años. Madrid 22 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.= Señores Diputados Secretarios del Congreso.

Ministerio de la Gobernacion.—Excmo. Señor: De Real órden tengo el honor de remitir á V. E. los datos pedidos en esa Cámara en la sesion de 5 de Febrero último pasado por el Sr. Diputado Conde de Toreno á propósito de las deudas que tienen los Ayuntamientos con las Diputaciones provinciales y con el Tesoro público, rogando á V. E. se sirva ordenar el acuse del oportuno recibo de cuantos documentos se acompañan para mayor esclarecimiento del asunto.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 22 de Abril de 1887.=Fernando de Leon y Castillo.=Señor Presidente del Congreso de Sres. Diputados.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Cuartero tiene la palabra.

El Sr. **CUARTERO**: He pedido la palabra para presentar una exposicion que dirige al Congreso el Ayuntamiento de Albacete, pidiendo que cuando se reforme la ley provincial, respecto de la cual hay presentado un proyecto por el Sr. Ministro de la Gobernacion, se tenga en cuenta la enorme diferencia que ha establecido el art. 117 de la ley vigente, en comparacion de lo que decia el párrafo 3.° del art. 81 de la ley de 2 de Octubre de 1877, á fin de que los Municipios de las capitales de provincia no resulten tan perjudicados.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á la Comision correspondiente.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): El Sr. Garrido Estrada tiene la palabra.

El Sr. **GARRIDO ESTRADA**: Tengo el honor de presentar la exposicion que dirigen al Congreso los tenedores de deuda perpétua interior y la Liga de contribuyectes de Cádiz, sobre el impuesto de 1 por 100 que se trata de imponer á los intereses de dicha deuda.

Ruego á la Comision que entiende en el proyecto relativo á este asunto que se sirva tener en cuenta las razones y fundamentos que alegan los exponentes al formular su dictámen.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): Pasará á la Comision correspondiente.

ORDEN DEL DIA.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Discusion del dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de Ubeda (Jaen) termine en Villamanrique (Ciudad-Real).»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 74, sesion de 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo ningun Sr. Diputado que pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de segundo órden que partiendo de Ubeda, provincia de Jaen, pase por Sabiote, Castellar de Satistéban, Montizon, Venta de los Santos, Venta Quemada y termine en Villamanrique, provincia de Ciudad-Real.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Discusion del dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Puertollano á Fuencaliente, de Torrejon el Rubio á Cañaveral, de Dos Hermanas á Los Palacios, y de Egea de los Caballeros á Zuera.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice segundo *al* Diario *núm. 74, sesion de 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en la siguiente forma:

«Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, con la clasificacion de tercer órden, las siguientes:

1.ª De Puertollano (Ciudad-Real) á Fuencaliente, por Mestanza.

2.ª De Torrejon el Rubio (Cáceres) á Cañaveral.

3.ª De Dos Hermanas (Sevilla) á Los Palacios.

4.ª De Egea de los Caballeros (Zaragoza) á Zuera.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Discusion del dictámen de Comision mixta sobre el proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de tercer órden de Albalate á Fonz.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm. 74, sesion de 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se declara comprendida entre las de tercer órden del plan general de carreteras del Estado una de Albalate á Fonz, por Monzon, siguiendo el curso del rio Cinca.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Discusion del dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Jerez de la Frontera (Cádiz) á Algeciras.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice cuarto *al* Diario *núm. 74, sesion de 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion, y fué aprobado en los siguientes términos:

«Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Jerez de la Frontera (Cádiz) termine en Algeciras pasando por Medina-Sidonia y Los Barrios.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon: Discusion del dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Búrgos á Pinza, Aranda de Duero á Ayllon, Aranda á Cantalejo, Pradoluengo á la de Logroño á Ezcaray, Horca de Bóbeda á Medina de Pomar y Sedano al puente de Covauera.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice quinto *al* Diario *núm. 74, sesion de 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon: Abrese discusion sobre este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se puso á votacion y fué aprobado en esta forma:

«Artículo 1.° Se incluyen en el plan general de carreteras del Estado, entre las de tercer órden, y se procederá inmediatamente á su estudio y á su construccion, prévios los trámites legales, las siguientes:

1.ª Una de Búrgos á la Pinza por Santibañez Zarzagala.

2.ª Otra de Aranda de Duero, en la provincia de Búrgos, á Ayllon, en la de Segovia.

3.ª Otra que desde Aranda, pasando por Campillo, Moradillo y San Miguel de Bernuy, vaya á enlazar en Cantalejo, provincia de Segovia, con la que desde este punto se dirige á la indicada capital.

4.ª Otra que desde Pradoluengo, provincia de Búrgos, vaya á enlazar en el confin de la provincia de Logroño, con la que desde allí se dirige á Ezcaray.

5.ª Otra desde la Horca de Bóveda á Medina de Pomar, tambien en la provincia de Búrgos.

6.ª Otra en la misma provincia, desde Sedano hasta el puente de Covauera, en la carretera de Peña-castillo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley autorizando á la Diputacion provincial de Vizcaya para prolongar hasta Memerea el ferro-carril de Triano.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice undécimo *al* Diario *núm. 74, sesion del 22 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se procedió á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los cinco de que constaba el dictámen, en esta forma:

«Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar á la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya, concesionaria del ferro-carril de las minas de Triano á la ria de Bilbao, construido y explotado con arreglo á la ley de 19 de Junio de 1859, la concesion de la prolongacion de la mencionada línea desde Ortuella al barrio de Memerea, término municipal de San Julian de Musques, sin subvencion directa del Estado.

Art. 2.° El ferro-carril de Triano y su prolongacion podrán destinarse, no solo al trasporte de mineral, sino tambien al de viajeros y mercancías, y se declara de utilidad pública, con derecho á la expropiacion forzosa, así como al aprovechamiento y ocu-

pacion de los terrenos de dominio público y demás beneficios consignados en la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 3.° La prolongacion de la línea férrea se construirá con arreglo al proyecto que se apruebe por el Ministerio de Fomento, segun los estudios que la Excma. Diputacion provincial de Vizcaya ha presentado en dicho Centro, prévia la fianza del 1 por 100 del importe del presupuesto.

Art. 4.° La Diputacion provincial de Vizcaya presentará en el Ministerio de Fomento los planos de las obras ejecutadas, en el ferro-carril minero de Triano, entre Ortuella y el Desierto y las de ampliacion y reforma que fueren oportunas para habilitarlo para el trasporte de viajeros y mercancías, así como las tarifas y bases para la percepcion, debiendo unas y otras obtener la aprobacion superior antes de comenzarse esta explotacion.

Art. 5.° La concesion del nuevo ramal de Ortuella al citado barrio de Memerea se hará por noventa y nueve años, con el derecho de introducir el material fijo y móvil, adeudando por las tarifas vigentes para las líneas de servicio general.

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon: Discusion del dictámen de la Comision, referente á la proposicion de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Alcañiz á Cantavieja.»

Leido dicho dictámen (*Véase el* Apéndice sétimo al Diario *núm. 73*, *sesion de 21 del actual*), dijo

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Abrese discusion sobre la totalidad de este dictámen.»

No habiendo quien pidiera la palabra en contra, se pasó á la discusion por artículos, y sin debate fueron aprobados los dos de que constaba el dictámen, en los siguientes términos:

«Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de Alcañiz, en la provincia de Teruel, y pasando por Aguaviva, Bordon y Mirambel, empalme en Cantavieja con la que se dirige de Iglesuela á Aliaga en la propia provincia.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.»

El Sr. **SECRETARIO** (Conde de Sallent): El proyecto de ley pasará á la Comision de correccion de estilo.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Capdepon): Continúa la discusion del dictámen, referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 42*, *sesion del 10 de Marzo último*; Diario *núm. 73*, *sesion del 21 de Abril*, *y* Diario *núm. 74*, *sesion del 22 de idem.*)

El Sr. Isasa tiene la palabra para consumir el segundo turno en contra.

El Sr. **ISASA**: Señores Diputados, nada me parece más extraño tratando de este proyecto de ley sometido á discusion, que la extrañeza que en algunos se manifiesta de que el partido conservador le discuta y esté dispuesto á combatirlo. Porque siendo como es un intento que á nuestro juicio viene á producir una perturbacion en la administracion de justicia que no ha de mejorar; por el contrario, ha de resultar empeorada en la práctica si el proyecto llega á convertirse en ley; siendo por sus bases, por su fundamento, por su tendencia tan contrario á las soluciones que así en las regiones de la política como en la materia concreta y especial de las instituciones judiciales profesa el partido conservador, lo extraño sería que no le hiciéramos los honores de una discusion detenida y razonada, y tan ámplia como asunto de esta importancia exige. Viene además, en circunstancias tales, viene apoyado de tal manera por la Comision misma que lo defiende, que esa debilidad que nosotros creemos ver, que creemos notar en las convicciones de la mayoría, de la Comision, de todos los que al parecer se interesan porque prospere el proyecto, naturalmente excita más nuestro ánimo para sostener nuestras opiniones. Porque bien considerado, señores de la Comision, ¿no habeis hecho ya, así en el preámbulo con que habeis presentado vuestro dictámen al Congreso, como en el articulado mismo del proyecto, algunas concesiones que son la condenacion del proyecto mismo? Prescindiendo de la principal, que se refiere al orígen ocasional del momento de este proyecto que es el de un compromiso político, habeis hecho otras concesiones que revelan ciertamente que no estais vosotros mismos muy convencidos de su bondad. Tendremos, habreis dicho seguramente en vuestra conciencia, un Jurado por compromiso. Los hay: la historia registraba varias especies, varias clases; se debió esta institucion á motivos de otra naturaleza. Conocíamos el Jurado histórico modelo de Inglaterra; conocíamos el Jurado filosófico revolucionario de Francia; conocíamos el jurado imitacion, en tantas partes por solo este estímulo introducido; pero el Jurado por compromiso, el Jurado puramente por salir de esa especie de pacto, de esa transaccion estipulada con una de las fracciones de la mayoría, ese estaba reservado á España, estaba reservado á este Congreso, y el apadrinarle á esa Comision que por tal motivo no puede hacerlo, no podrá hacerlo, aunque parezca otra cosa, con aquel empeño y aquella fe con que se sostienen los principios que realmente se sienten.

Así es que en el proyecto mismo, la Comision ha empezado por declarar tres cosas que nosotros recogemos como concesiones hechas á nuestras ideas. ¿Qué discutir ya si el Jurado es la soberanía nacional? ¿Qué discutir si el Jurado es siquiera un derecho? ¿Qué discutir si ese derecho es más ó ménos limitable?

La Comision, con una sinceridad que la honra, con una sinceridad que nosotros no podemos ménos de aplaudir, declara francamente en el preámbulo que el Jurado no es más ni ménos que una carga. Solo que dice que es una carga que repartida entre muchos será tolerable, mientras que nosotros entendemos que ni entre muchos ni entre pocos habrá de ser posible tolerarla. Y esta es la única diferencia entre la Comision y nosotros. De manera que si encontrase todavía la Comision un medio de redimirla, si en su proyecto pudiera establecer algun principio ó algun artículo para salvar á aquellos á quienes va á echar la carga, si pudiera establecer un modo de

redimirla, entonces estaríamos perfectamente de acuerdo.

No es de la menor importancia la concesion hecha por la Comision respecto á la competencia del Jurado. ¿Pues no ha tenido la ocurrencia de eliminar de la competencia del Jurado los delitos electorales? ¿Pues no dice y confiesa con esto y declara paladinamente que el Jurado no sirve ni siquiera para entender de todos los delitos políticos? ¿Pues si no sirve ni para esto, para qué puede servir, ni cuál puede ser el fundamento ni el motivo de su institucion?

¿Y por qué no sirve para entender de los delitos políticos? ¡Ah! tambien lo dice la Comision de una manera gráfica que merece todos nuestros elogios: no sirve, porque la opinion está enfermiza. Creo que recuerdo bien la frase: no sirve porque la opinion está enfermiza, y porque no es posible entregar al embate de las pasiones toda una organizacion judicial. Pero decidme: si esa opinion está enfermiza para juzgar de esos delitos, ¿está sana y firme y fuerte á tal punto que podais vosotros y podamos nosotros confiar en ella para juzgar de las demás clases de delitos? ¿Varía la enfermedad, ó es de distinta índole, ó desaparece y adquiere consistencia la salud de la opinion pública en España, porque la carga que creeis necesario echar sobre ella, se eche sometiendo solo á esa opinion enfermiza el conocimiento de unos delitos y sustrayendo de su competencia otros no ménos importantes?

¡Qué más! Habeis falseado completamente la base del Jurado. Vosotros le declarais incapaz para conocer del hecho jurídico; vosotros habeis buscado medios y circunloquios para salvar esa dificultad, y desde ese momento, lo que vosotros habeis declarado es la imposibilidad, la inconveniencia y los peligros de establecer el Jurado.

Pues si no es posible someterle el hecho jurídico, aparte de la dificultad de distinguir el hecho jurídico del hecho material, pues que en el Código penal no hay más hechos que los punibles; aparte de esa dificultad, si no es posible someter el hecho jurídico, ¿qué es lo que vais á someter á su competencia, á su deliberacion? Y si le declarais incapaz para eso, ¿por qué no habeis hecho la última concesion; por qué no os habeis confesado tales como sois; por qué no revelais por completo vuestra conciencia y decís: en efecto, es imposible sostener un empeño que no puede conducir más que á desastrosos resultados en la administracion de justicia, inútil en la política, perturbador en la sociedad y en la aplicacion de las leyes? No desespero de que no lo consigamos, porque vosotros sabeis muy bien que la historia del Jurado se reduce á esto. Se plantea el Jurado, se propone y se necesita inmediatamente la reforma del Jurado, porque vosotros sabeis muy bien que esa no es una institucion sólidamente establecida más que en aquellos países donde existe por la historia y por la tradicion.

Estais penetrados y convencidos de ello; ya no usais aquel argumento, á lo ménos no se oye con tanta frecuencia, de que somos una excepcion en Europa, y esto ya lo hizo notar el Sr. Dominguez, que tan dignamente me ha precedido en la impugnacion del dictámen; pero sí podeis repetir ese argumento; conviene observar, debe tenerse muy presente el descrédito del Jurado en aquellos países, vuelvo á decir, excepto aquellos que lo tienen por la historia y por la tradicion, en aquellos países que lo gozan ó lo padecen; el descrédito del Jurado está demostrado solo con saber que, en efecto, en ninguna parte hay tendencia á ampliar sus funciones; en todas partes la tendencia es, por el contrario, á restringirlas y á limitarlas. Establecido de ordinario para el juicio de los delitos graves, y que en otras legislaciones se llaman crímenes, y teniendo mucho deseo y mucho empeño, puesto que la cosa es tan buena, de ampliarlo, de extenderlo al conocimiento de los delitos de pena correccional, ó de los delitos que nosotros llamamos ménos graves, contra esta tendencia está tan arraigada y tan firme la opinion que, en efecto, ni en Francia, ni en Italia, ni en ninguna parte ha sido posible conseguirlo hasta ahora, ni hoy (y apelo al testimonio del Sr. Romero Giron, partidario del Jurado, segun el preámbulo que precedia al proyecto de 1883), ni se ven horizontes en los cuales pueda descubrirse que exista tendencia á semejante amplitud.

Con esta debilidad de convencimiento viene el Jurado, produciendo desde luego una novedad en nuestra manera de discutir, de proponer y de resolver las reformas del órden judicial, que no es posible que nosotros dejemos de señalar.

Desde que estas reformas se iniciaron, desde la Constitucion del año 1812, y especialmente, desde que pudieron llevarse á la realidad con el convencimiento de que serían estables, desde el año 1835, todas las reformas jurídicas se han hecho en España interviniendo en ellas de consuno los partidos constitucionales. Ni en las épocas de mayor ardimiento, en aquellas luchas, á veces tan crueles y siempre tan desgraciadas para la Patria, en que los partidos progresista y moderado se disputaban la direccion de la política en el terreno constitucional, dejaron de entenderse los hombres ilustres de uno y otro partido en lo que se referia á las reformas del órden judicial, y á ambos partidos pertenece por igual la gloria de las que se han llevado á cabo desde el año 1843, desde la creacion de la Comision de Códigos por el ilustre D. Joaquin María Lopez. En ella los nombres de Luzuriaga y de Bravo Murillo, de Cortina y de Perez Hernandez, de Pacheco y del Marqués de Gerona, de los hombres más ilustres, así en el partido progresista como en el partido moderado, han figurado constantemente cooperando todos ellos á las reformas de una institucion que es necesario que no sea política, á las reformas en la administracion de justicia, mejorándola de contínuo hasta traerla á los puntos en que la hemos encontrado nosotros y en que se hallaba al pensar en estos proyectos de reforma. Vosotros habeis roto esta union y esta concordia, y vuestra será la gloria ó la responsabilidad; vosotros sois los primeros que traeis al campo de la administracion de la justicia la idea de la política; vosotros sois los que decís que para la educacion política, para el ensanche de los derechos políticos, para todo lo que con la política se roza, es necesario hacer un cambio tan trascendental, introducir una novedad de esa importancia en la administracion de justicia, no contando para ello con los otros partidos monárquico-constitucionales, cediendo á compromisos con partidos de cuyo monarquismo nadie duda, pero halagando en último término á partidos que están fuera de los principios monárquico-constitucionales.

¿Cómo no hemos de combatir nosotros eso? ¿Cómo no hemos de señalar con tristeza esta fecha? ¿Cómo no hemos de reconveniros por esa discordia que producís, por ese alejamiento de la concordia con los de

más partidos constitucionales, por ese halago, no á las opiniones, á las pasiones más que democráticas que os ha inducido á la presentacion de ese proyecto de ley?

Pero si estas razones no existieran para que el partido liberal-conservador tomase una parte activa, dentro siempre de los límites reglamentarios, y sin hacer nada que parezca impedimento para que el proyecto adelante en su discusion y llegue á ser ley si ese es su destino, habria por lo que á mí directamente se refiere otras razones, que son las que principalmente me han obligado contra todo mi deseo á tomar parte en éste debate, las que me obligan hoy á molestar al Congreso, á cuya benevolencia me encomiendo, esperando me perdone por el tiempo que he de molestarle (que será lo ménos que yo pueda), y por la fatiga de escuchar razonamientos propios de persona demasiado ejercitada en discusiones de otra especie y en el exámen y aplicacion de las leyes con un criterio distinto del criterio político, que es el que aquí más puede contribuir á cautivar la atencion del auditorio.

En otra ocasion, y en cumplimiento de un deber, he tenido que decir algo referente al estado de la administracion de justicia en lo criminal. Quizá estas opiniones, dichas desde determinado sitio, emitidas con ocasion de actos en que para nada puede ni debe intervenir la política, inspiradas por la más completa buena fe y atentas solo al bien del país y á la mejora de la administracion de justicia, no estén conformes con las que vosotros profesais, á pesar de haber sido expuestas solo por esos motivos y solo con esos intentos; á pesar de haber sido expuestas con aquel miramiento, con aquella sobriedad y con aquellos respetos con que hablando desde cierto sitio he debido yo producirme, y si no me he producido así habrá sido por torpeza mia, por falta de condiciones para tratar asuntos de gran importancia; pero despues de hechas aquellas manifestaciones callarme hoy pareceria que era abdicar de esas opiniones, pareceria que era consentir que no las habia profesado con pleno convenmiento, que no eran el dictado de mi conciencia.

Por otra parte, aquí en este sitio, puedo usar de una libertad que en otros no tenía, y puedo exponer esas opiniones y aun ampliarlas sin miedo á faltar á ninguna clase de respetos, dentro de los límites que en este recinto trazan la cortesía parlamentaria y el respeto debido á toda clase de instituciones, pero con aquella libertad que en esta tribuna es tradicional para la emision de opiniones, por lo mismo que pueden en el momento ser contradichas, y que de todas maneras van á ser expuestas al juicio del país.

Decís vosotros que el principal objeto de esta ley es mejorar la administracion de justicia. Entiendo yo, que en efecto, la administracion de justicia en lo criminal y en su parte de procedimiento, que es la única á que puede y debe limitarse la discusion, tiene algunos defectos, y exige, por tanto, reformas. Entendeis vosotros que todo eso va á remediarse con la institucion del Jurado, ó por lo ménos que lo vais á mejorar en gran parte, y contra esa tésis me propongo demostrar que si hay necesidad de hacer algunas reformas en el procedimiento, en la administracion de justicia en lo que á ese particular se refiere, en España, en vez de mejorarlo con la institucion del Jurado, vais á empeorarlo.

¿Cuál es el resultado obtenido por las últimas reformas hechas por vosotros mismos en el enjuiciamiento criminal? ¿Cuál es el estado actual de la administracion de justicia por lo que respecta al procedimiento? ¿Qué resultado se ha obtenido? ¿Estamos en el caso de cantar un éxito, como vosotros haceis, ó debemos reconocer que si se han hecho adelantos, que yo no niego, que si se han hecho reformas que significan un progreso, que tampoco niego, en cambio, son tales los defectos de esas reformas y tantas sus deficiencias, que aquellos adelantos y aquel progreso, quedan como oscurecidos y como anulados? ¿Cuáles son esos defectos? ¿Conseguirá el Jurado remediarlos?

Como base indispensable para la discusion, necesito presentar un cuadro general del resultado que ofrece la administracion de justicia en lo criminal; pero no puedo pasar adelante sin hacer ciertas protestas, que aunque innecesarias, las considero muy convenientes, y que siempre me exigiria el respeto que yo profeso á la magistratura, al Ministerio fiscal y al Sr. Ministro de Gracia y Justicia que inició y planteó aquellas reformas.

Como del cuadro que voy á presentar á la consideracion del Parlamento no resulta el éxito que vosotros cantais, como no resulta un estado lisonjero de la justicia criminal, me apresuro á decir que la magistratura no es responsable de ello bajo ningun concepto. Ménos aún lo es el Ministerio fiscal, respecto del cual no cumpliria los deberes de compañerismo ni aun los de gratitud, si no hiciera de él el elogio que merece por su celo y por su sabiduría, y sobre todo, por una condicion que no es muy general en España, cual es la de cumplir con su deber con la más estrita disciplina. Y ménos aún necesito yo, aunque lo creo conveniente, y aparte de la conveniencia, lo hago porque me sale del corazon y lo hago con toda efusion, consignar protesta alguna de consideracion y cariño al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, á quien ciertamente no ha de molestar nada de lo que yo diga; pero como es autor de esas reformas, está encariñado con ellas, y cree que han llegado en la esfera de la administracion de justicia á límites y puntos tan ámplios que quizás entienda que no deban ser objeto de exámen ni de censura, y por lo mismo estoy yo en el caso de poner á salvo siempre los respetos á las personas, y discutir lo que yo creo que son defectos de esas reformas.

Ello es que se necesitan estas y otras protestas, aparte de las razones que he indicado, porque aquí se acostumbra decir mucho, cuando se hace una de esas reformas que están ya declaradas por la ciencia, que no pueden discutirse; se acostumbra hacer todos esos elogios, concluyendo por afirmar que nadie será osado á hablar ya de eso. Pues si yo hablo hoy del juicio oral y público sin preveniros algo, sin solicitar vuestra benevolencia, ¿cómo no he de ser objeto de esa censura de osadía? ¿Quién se atreve ya á hablar de tales progresos? ¿Qué reaccionario es éste que levanta todavía la voz para hablar de cosas que ya pasaron y sobre las que pronunció el *requiescant in pace* la ciencia?

De todo esto necesito, pues, para solicitar vuestra benevolencia, para que perdoneis mi osadía si en efecto la hay; pero al propio tiempo yo os ruego tambien que depongais un poco la aficion y el cariño á vuestra propia obra, y que reflexioneis, despues de reconocer el estado verdadero de este asunto, reflexioneis si,

en efecto, no hay ya que hacer más que prodigar aplausos, ó es necesario encerrarse en una reflexion muy discreta para poner mano á las reformas de la obra que habeis hecho.

El cuadro es éste. Tampoco debo empezar á presentarlo á la Cámara sin hacer otra digresion, sin tributar los debidos elogios al dignísimo Ministro de Gracia y Justicia, Sr. Silvela, que introdujo la asombrosa novedad de hacer estadística en España; y digo novedad, porque aunque la hubo desde el año 1861 á 1867, se quiso hacer tan bien, que desapareció, y desde entonces hemos estado haciendo reformas en las leyes, y discutiendo aquí sobre datos, haciéndolo todo por pura imaginacion; elogios que deseo ampliar al dignísimo Sr. Ministro de Gracia y Justicia actual por lo mismo que ha hecho extensiva esa novedad á la estadística en lo civil.

Pues el cuadro es éste. Los tribunales que entienden en los juicios criminales, que como sabeis son las llamadas Salas y Audiencias de lo criminal, resuelven un año por término medio; es decir, resolvieron el año de 1884, segundo del planteamiento de la reforma del enjuiciamiento criminal y última estadística publicada, 58.999 procesos, de los cuales terminaron por sobreseimiento 31.502.

De éstos, los provisionales son 16.685 y los libres 14.817. Se archivan por rebeldía; es decir, por no encontrarse á los procesados, 1.316. Quedan, pues, eliminados de la accion de la justicia, 32.818. Resuelven inhibiéndose de su conocimiento y sometiéndolos á los jueces municipales por no constituir delito los hechos que los motivaron, y declararse que constituyen solamente una falta, 7.537. Dictan sentencia en lo correccional por conformidad entre la acusacion y la defensa, 6.571. Estas dos últimas cifras hacen 13.108, que con las anteriores, suben á la suma de 46.926. Quedan para los juicios orales, 12.073 procesos; de los cuales en este año se resolvieron 3.555 por sentencias absolutorias, y 8.518 por sentencias condenatorias.

Simplificando este cuadro, dejemos á un lado, porque ya sé que me vais á decir que esas son deficiencias que hay que atribuir á nuestra mala organizacion de policía, y yo no quiero discutir cosas que no sean pertenecientes al proyecto que está sometido á discusion; dejemos á un lado los sobreseimientos provisionales, las rebeldías y las inhibiciones que en sus 7.000 y tantos casos revelan casi otras tantas equivocaciones; asimismo eliminemos las sentencias dictadas de conformidad entre la acusacion y la defensa, porque estas verdaderamente no pueden contarse, y quedémonos solo con las sentencias de condena ó de absolucion; y contando en las de absolucion los sobreseimientos libres, como deben contarse, resulta que son las absoluciones pronunciadas en esos juicios 18.372, y las condenas 8.518; y si quereis todavía, descontemos los sobreseimientos libres, cosa que yo no discuto ahora, porque sería entrar en un terreno puramente técnico, y solo con los juicios orales, con los 12.073, quedan las 3.655 absoluciones, por las 8.518 condenas, que hacen en resúmen, contando los sobreseimientos, el 60 por 100 de absoluciones, y no contando más que las condenas ó las absoluciones, el 29 por 100 de absoluciones. ¿Sabeis de algun país en que la proporcion esté en iguales condiciones con Jurado ó sin Jurado? ¿Creeis que esa proporcionalidad del 29 por 100 de absoluciones con las sentencias condenatorias, es una proporcionalidad que puede tranquilizar los ánimos?

No me hareis el agravio de suponer que yo crea que las sentencias justas son las condenatorias y las sentencias injustas son las absolutorias. Pues no faltaba más: repito que todas las sentencias son justas y lo creo así firmemente; pero siendo así, ¿cómo no asustarse de que hay 18.372 procesos en que se ha sometido á los ciudadanos quizás á prision que concluyen por un sobreseimiento libre, ó por una sentencia absolutoria? ¿No ha de revelar esto una de dos cosas, ó deficiencia en la ley ó en los medios puestos en manos de la justicia para hacer que la ley se cumpla? ¿Es que no puede considerarse que sea tan extraordinario el número de inocentes cogidos en las redes de la justicia? Y si son inocentes, ¡qué cargo tan grave para la justicia! Si son, como entiendo yo y creo que entendereis vosotros, porque no oigo por ahí grandes lamentos de que hayan sido procesados muchos inocentes, sino es así, si es que hay que declarar tanta absolucion, muchas porque el Ministerio fiscal, que es aquí la única acusacion, no puede llevar tantos elementos de prueba que convenzan al tribunal, hay que reconocer, ó que nuestra situacion social es de tal naturaleza, que aquí todo está relajado, perturbado y pervertido, ó que en efecto la ley no pone en manos del Ministerio fiscal medios para hacer que la justicia se cumpla y que las leyes se apliquen.

Y aquí ocurre ya en seguida la observacion lógica que al Jurado se refiere. ¿Sabeis vosotros, señores de la Comision, porque yo lo ignoro, pero como discuto de buena fe, y mucho más estos asuntos que interesan al país, obedeciendo á mi conciencia por razonamientos de convencimiento, de moralidad y justicia, conoceis algun país en donde haya tribunales de magistrados y tribunales constituidos por jurados en que la estadística del Jurado sea igual siquiera á la estadística de los tribunales de derecho en punto á condenacion de los acusados ó procesados? Porque creo que lo que todos sabemos (por lo ménos, esto es lo que yo sé), es que en todas partes donde hay tribunales de magistrados y juicio por jurados, la estadística arroja siempre un número de absoluciones mayor en los juicios por jurados que en los juicios por magistrados.

Por consiguiente, podeis ya contemplar el porvenir que nos espera; si el 29 por 100 de las absoluciones es un número escandaloso llevando los procesos ante los tribunales de derecho, ó aquí se va á producir un fenómeno extraordinario que no se ha producido en ningun país donde haya establecidos tribunales de derecho y juicios por jurados, ó es necesario disponerse á ver subir esa estadística, esa proporcion de 29 por 100 á una cifra mucho más superior en los juicios del porvenir.

¿Pero qué culpa tienen de esto, se me dirá, las reformas del enjuiciamiento criminal de 1882? Yo me apresuro á declarar, ya que no es dable hacer la comparacion con otros años inmediatos en que no existia estadística, yo me apresuro á declarar que es posible que hubiera pasado poco más ó ménos lo mismo, y que la comparacion, si la estadística hubiera existido, nos hubiera presentado los mismos resultados por un procedimiento que por otro. Pero como no podemos hacer esa comparacion, yo lo que tengo que examinar y someter á vuestro juicio para ver si logro convenceros de que hay mucho de temerario en esta refor–

ma que se nos propone, lo que hay que discutir es si en efecto en esas leyes existen cosas, existen disposiciones, hay bases, principios y procedimientos que natural y racionalmente puedan conducir á la demostracion de esa deficiencia de la justicia.

Por de pronto yo he de decir que se ha dado aquí una exagerada importancia á esto que se llama el principio acusatorio en oposicion al principio inquisitivo, frase con cuya sola enunciacion parece ya que se trata de llevar el espanto al ánimo; yo creo que rindiendo culto á cosas que no tienen verdadera importancia, y aplicando instrumentos que, ó no están bien templados ó no se sabe manejar con acierto, el resultado es que discutiendo sobre si el procedimiento es acusatorio ó inquisitivo, los criminales se escapan, y que de esas discusiones quien saca provecho es el delincuente, y quien sale perjudicada es la sociedad. ¿A qué discutir? En primer lugar, ni hay tal principio acusatorio; eso no merece el nombre de principio; eso no es más que un medio, un procedimiento defectuosísimo. Lo que puede declararse como principio en esta materia, está reconocido desde que hay justicia en nuestro país, desde los tiempos que puede registrar la historia. Que nadie puede ser condenado sin ser oido, que nadie puede ser castigado por delitos de que no se le haya hecho cargo; son principios y bases sobre los que ha estado constituido siempre nuestro sistema procesal. Aquí se habla, como de cosa nueva, del principio acusatorio, cuando las leyes del Rey Sabio decian que la verdad era cosa que los jueces debian amar sobre todas las cosas del mundo, que era preferible que fueran absueltos 10 criminales á que fuera condenado un inocente, y que nadie podria ser condenado sino por pruebas tan claras como la luz del dia. Se cree que se han inventado cosas no conocidas hasta ahora en el mundo en esta materia, y se establecen como principios nuevos que nadie puede ser condenado sin ser oido, y que nadie puede ser condenado sino por pruebas concluyentes. ¿Pueden comenzarse los sumarios de otra manera que por una averiguacion del hecho? ¿Deja hoy de haber el mismo procedimiento inquisitivo que habia antes de la reforma de la ley de enjuiciamiento criminal? Y es que se parte de una falsa base. En aquellos países en que el ciudadano sabe que sus derechos están garantidos por la sociedad, puede estar más descuidado, y allí el método acusatorio está indicado por sí mismo; pues cuando la autoridad tiene la seguridad de que al lado del criminal está el agraviado ó su familia dispuestos á mantener una acusacion viva y enérgica; cuando los particulares están dispuestos á ayudar eficazmente á la justicia, ¿qué necesidad hay de establecer el principio acusatorio?

La acusacion en esas sociedades nace por sí, está en los elementos y en las entrañas de la sociedad, está en el espíritu y en la manera de ser del ciudadano. Pero cuando se habla de otros países en donde lo ordinario es que el ciudadano huya de la justicia, en donde el ciudadano sabe que en vez de amparo y proteccion, no va á encontrar más que vejaciones y molestias, sin conseguir ningun resultado positivo; en donde, por tales motivos, el interés particular no existe, no se manifiesta, y en donde se encomienda todo á la sociedad, ¿cómo se ha de creer que se sustituya eficazmente la accion viva y enérgica del ciudadano con la accion de la sociedad, que ha de ser, por más que se diga, friamente representada por el Ministerio fiscal que está encargado de defender la ley? Esto es lo que nos perturba y lo que nos conduce á estas reformas y á estos peligros, porque se tiene la falsa idea de que el sistema acusatorio es lo mismo en Inglaterra que en España, cuando en Inglaterra no se necesita el Ministerio fiscal, y aquí sin el Ministerio fiscal no habria quien persiguiera á los delincuentes.

Se ha llegado á decir, porque viene en seguida la inmediata declaracion del sistema preconizado y establecido por la ley, se ha llegado á decir al país que ese sumario que se instruye no sirve para nada. Yo no conozco una declaracion de más grave trascendencia para desacreditar la administracion de justicia. ¡No sirve para nada! Hoy le instruye un juez sin intervencion de nadie, porque la intervencion que se da al Ministerio fiscal, representada por un fiscal de Audiencia que está á 20 ó 30 leguas del lugar en que el delito se ha cometido, es una intervencion escrita en la ley, pero que no existe en la realidad. Cuando lo que se necesita en materia de delitos es aprovechar los primeros momentos, funcionar con actividad y con celo inmediatamente despues de cometido el delito para descubrir los rastros y recoger los medios de comprobacion, todos los datos que pueden servir para comprobar, para justificar el hecho, para detener al delincuente y hacerle responsable de la falta ó delito que haya cometido; cuando todo eso es lo que hace falta, aquí se abandona la instruccion del sumario, y para hacer más eficaz el propósito de la ley, se dice y se decanta mucho que no sirve para nada. ¿Creeis que puede ser conveniente para el desarrollo de ese sistema que dependa completamente, exclusivamente en muchos casos la accion de la justicia y la aplicacion de la ley del acierto ó de la ignorancia del Ministerio público en el ejercicio, y en el sostenimiento, y en la defensa de la accion fiscal? ¿En qué principio puede fundarse, porque sistemas ya sé que hay éste y otros muchos más ó ménos falsos; en qué principio puede fundarse que constituido un tribunal se presente la acusacion y la defensa del procesado, se oiga á los testigos, se practiquen todas las pruebas, y si el fiscal dice no acuso, el tribunal tenga que declarar que ha cumplido su mision? ¿No es esto una exageracion? Pues qué, ¿la potestad de aplicar las leyes, la potestad de administrar justicia en España, radica en el Ministerio fiscal ó radica en los tribunales? ¿Habeis de llevar vuestra exageracion hasta el punto de que por una palabra, que no es más que una palabra, prescindís de la Constitucion y estableceis un sistema que no es perfecto?

Señores, hay que tener en cuenta la realidad de las cosas. Hay en lo humano vicios, deficiencias y dificultades que no se pueden prever, y no es posible encomendar la justicia, el sosiego de las sociedades á determinadas circunstancias accidentales. Se habla del Ministerio fiscal, y como se comprende en él desde el fiscal del Tribunal Supremo hasta el último abogado fiscal, parece que su intervencion basta para que convenientemente se haga sentir su influencia en todos los procesos, cosa que dista mucho de la realidad. ¿Sabeis quién lleva la representacion fiscal en muchas ocasiones? Pues la lleva un abogado fiscal sustituto gratuito. ¿Creeis que debe depender la justicia, la persecucion y castigo de un delito de la intervencion que en el proceso tenga un abogado jóven que tal vez hace en él sus primeras armas, que oye á los testigos, que presencia las pruebas, y que despues

de esto, se confunde ó se atolondra, y no sabiendo por dónde tomar el negocio, dice: no acuso, y abandono la accion?

Tan deficiente es este sistema, y yo he de hacer estas observaciones con todas las protestas, con todas las salvedades de la más exquisita conveniencia, tan deficiente es, que se llega al extremo de trasladar en muchos casos la potestad de aplicar las leyes de los tribunales á quienes lo encomienda la Constitucion, al Ministerio fiscal, que es el único funcionario del Estado irresponsable, segun nuestras leyes. Claro es que no ha ocurrido, que no es de sospechar que ocurra caso que se le parezca; claro es que no puede suponerse la malicia, y ménos todavía la ignorancia, ni siquiera en ese sustituto que accidentalmente ha ido al juicio; pero las leyes se dictan para algo, los principios están consignados para que se respeten, y las garantías de la sociedad no pueden entregarse al acaso de esa manera. Aquí se da el caso extraño de que mientras un oficial de Negociado de Rentas, ó de Loterías, ó de cualquier cosa, es responsable, con arreglo á las leyes, de los informes contra ley que da en un expediente de tabacos ó en la provision de un estanco, el fiscal, que ha abandonado la accion quizás de manera que pudiera dar lugar á una responsabilidad, es absolutamente irresponsable. Yo he tenido ese poder en mis manos, y me he dicho: ¿qué organizacion es ésta, que consiente que en diciendo yo que no acuso, la justicia no puede seguir adelante?

Pues á este caso hemos llegado á fuerza de progresar. ¿Son esas las garantías de la libertad del ciudadano de su derecho que ejercita al amparo de las leyes? ¿Y qué remedio tan heróico propone la Comision para corregir estos vicios? Pues la Comision, al tratar de esta materia en el proyecto de ley que se discute, creyendo salvar, yo no sé si la forma ó los principios, segun la Comision los entienda, y dado este caso, y este espectáculo, y esta escena, que he procurado presentar á vuestros ojos, ha dicho que si constituido el tribunal de magistrados y de jurados para juzgar, y practicada la prueba, el fiscal se acobarda ó se aturde y desiste de la accion, no es posible abandonar absolutamente de pronto y por completo la accion de la justicia. Entonces el presidente se levanta, y como si aquello fuera una subasta, dice: ¿Hay algun otro postor? ¿Quién quiere esta accion fiscal que ha quedado aquí abandonada? Yo supongo que á eso le llamarán apelar al pueblo, poner en ejercicio la soberanía nacional, y cuando el pueblo diga que no quiere la accion fiscal, no habrá más que contestar, sino que no se administre justicia, porque el pueblo no la quiere. Estas condiciones, estas cosas, estas formas son las que nos han de separar perpétuamente á nosotros, porque nosotros entendemos que estas cosas se traen de otra manera, con otra formalidad, con más gravedad; si el fiscal abandona la accion, dejarla abandonada; pero decir que por abandonar su accion el fiscal hay que preguntar quién la quiere, y esto ha de ser en el acto, porque esto ha de ser sin que el acto se interrumpa, y para lo cual sería necesario ir provisto de letrado y de todos los utensilios necesarios, esto no puede ser. ¿Pues qué diremos de otro, yo no sé si llamar juicio, introducido precisamente para poner á salvo á todos los testigos falsos, nada más?

En el Código penal hecho por el Sr. Montero Rios se establecia que el falso testimonio prestado en la causa criminal, que entonces tenía dos partes, sumario y plenario, sería castigado; y ahora dice la ley: «Solo faltando á la verdad en el juicio oral se comete falso testimonio.» Si se ha faltado en el sumario, no importa. Y entonces, ¿quién queda de falsario, el juez y el escribano? Sí. ¿Y qué les pasa? Nada. ¿Y qué autoridad tienen desde entonces? Ninguna. ¿Y con qué prestigio, y con qué asiduidad, y con qué interés, y de qué manera han de contribuir en averiguacion de los delitos? Pero, señores, entremos en materia, porque estos son preliminares: esto es lo que pasa con el juicio oral. No quiero anticipar si soy partidario ó no soy partidario del juicio oral; porque si no lo fuera, yo tengo el valor de mis convicciones, y diria: no lo soy; y si mi partido lo fuese, me callaria, reservaria mi opinion guardando esa disciplina en público, pero no tendria nada que ver con mi opinion particular. Vosotros lo juzgareis despues que yo haga la demostracion de lo que es el juicio oral, porque no quiero hacer más que esta distincion. En efecto, yo creo que es un adelanto el juicio oral; pero lo que vosotros habeis planteado no es el juicio oral, sino el juicio informal, que es una cosa muy distinta del juicio oral.

No digo yo, señores, que haya de examinarse hoy al testigo con aquellas formalidades, con aquella severidad, con aquella solemnidad que tan gráficamente describe el Rey Sábio en su Código inmortal, que supongo yo que por lo que ha vivido y por lo que vivirá, vivirá más que las leyes que nosotros hagamos; no digo yo que sea quizá posible, dadas nuestras perturbaciones y nuestras perversiones, que lo haya sido nunca en absoluto, contando con lo que es el hombre, que aquellas magníficas sentencias se realizaran siempre de un modo estricto; que el juez separadamente, dirigiéndose al testigo, le diga mansamente como mandaba el Rey Sábio: ¿qué sabes de esto? que oyera su declaracion en silencio, con calma, con mesura y con prudencia, sin confundirle, sin perturbarle, bien atento á lo que dijera; que luego que el testigo hubiese concluido, le dijera con caridad y con cariño; ahora óyeme tú á mí, para ver si te he entendido bien; que el juez hiciese aquella misma declaracion que de labios del testigo habia oido; que ya, conformes ambos en ser aquello lo que habia declarado, pudiera redactarlo y escribirlo el escribano; que una vez escrito se leyera, y volviera el juez con mucha caridad y con mucho cariño á interrogar al testigo, ¿es eso? si algo habia que rectificar, se rectificase; si algo habia que añadir, se añadiese; conformes, por último, eso es; ahora lo puedes otorgar, y quedase como documento público otorgado por la voluntad espontánea del hombre cuya conciencia habia sido consultada en una declaracion, que podia afectar á la vida ó á la honra de un conciudadano.

Yo no digo que se haga esto, pero de esto á lo que se hace hoy, señores, hay una gran distancia. Qué diferencia de esto á oir en una sesion 50 ó 60 declaraciones, á no escribir ninguna, á recoger al final del juicio quizá más de 100 declaraciones como las ha habido, sin que de ello quede más que lo que pueda quedar en la memoria de los magistrados, y que cuando se suscite una duda no se vaya al protocolo, y si se da á alguno quizá sea *La Correspondencia de España* ú otro periódico que haya escrito la sesion de aquel dia; y que por estas cosas, y de esta manera se diga que en efecto se celebró el juicio oral, y que el juicio oral quede convertido en un juicio aéreo, en un juicio que se lleva el viento, en un juicio del que no queda

nada, hay una distancia grande, hay una diferencia enorme. Aquello sería quizá demasiado formal; aquello será sin embargo eterno, eterno en sus principios como era eterna la inspiracion que lo dictaba, y como han de ser eternos los sentimientos de amor á que obedecia.

Pero esto no puede seguir, esto no puede permanecer, no es dable que se consienta por más tiempo que de la informalidad, que de lo que no deja nada, que de lo que no crea nada, se pueda hacer nada ménos que la base de una sentencia.

Por de pronto, con un juicio de esa manera celebrado, creo que os habeis llevado algo que á nosotros nos interesa que se conserve, que no se pierda de esa manera, á pretexto de reformas que no representan progreso alguno.

Decidme, ¿no dice la Constitucion que una de las prerrogativas del Rey es cuidar de que en el Reino se administre pronta y cumplidamente la justicia? ¿En los juicios abiertos es posible el ejercicio de esa prerrogativa? No. ¿Para cuándo es posible, para cuándo puede ser más útil el ejercicio de esa prerrogativa? En los juicios fenecidos. Allí cabe la intencion, allí cabe el estudio, allí cabe el pensar en reformas que convengan al bien del país. ¿No es una prerrogativa de que varias veces han usado los Parlamentos y han usado los Sres. Diputados la de pedir un proceso para examinarlo, para verlo, un proceso fenecido? ¿No es un atributo, en la jerarquía oficial, de los grados superiores la inspeccion sobre los actos de los inferiores, no en el momento que está el juicio en tramitacion ó que está abierto, sino despues de terminado? Pues, ¿qué queda de todo esto? ¿Es posible nada de esto con ese sistema?

Algunas veces cuando he tenido noticia ó he oido que algun Sr. Diputado pedia un proceso, yo decia para mí, ¿es qué no nos enteramos de lo que hacemos? ¿Es qué no sabemos lo que pasa? ¡Pedir hoy un proceso de juicio oral! Pues si algun Sr. Diputado pide un proceso de un asesinato cometido en Santander, muy bien puede dársele para que sepa lo que en él ocurrió, un proceso de un robo cometido en Málaga, porque uno y otro dicen lo mismo. El sumario no sirve para nada: en el juicio oral, en respeto á una disposicion de la ley y figuraos, Sres. Diputados, si una disposicion de la ley que aconseje en España trabajar poco si se cumplirá fielmente (*Risas*), en cumplimiento de una disposicion de la ley, que dice que del juicio oral no se tome más que una sucinta nota de cuanto importante haya ocurrido, las notas de los juicios orales están reducidas á esto: «Sesion de tal dia. Declararon diez testigos presentados por el fiscal y contestaron á las preguntas que el fiscal, la acusacion privada, la defensa y el presidente les hicieron. Sesion del dia inmediato. Se presentaron otros diez testigos, etc. Sesion de otro dia. Habla el fiscal, habla la defensa, y se acabó.» Por eso á mí me admiró cuando oí pedir un proceso á un Sr. Diputado, que por su ilustracion y por su importancia en la Cámara debia estar enterado. ¡Un proceso! ¿Para qué se pide hoy un proceso? Yo he visto muchos; y si vosotros teneis noticia de que digan otra cosa, será porque dé la casualidad de que los que vosotros hayais visto sean completamente diferentes de los que yo he examinado.

¡Ah! entonces no se acepta el juicio oral; luego eso quiere decir, que es necesario volver al juicio escrito. Yo no digo que esas censuras no tengan algun fundamento; pero en un conservador no creo esté mal defender lo que aquí ha pasado como normal, como regular y lo que desde 1835 autorizaron personas como las que he citado antes, las ilustraciones de los partidos progresista y moderado. La confesion con cargo, que era el último resto de esa batalla entre el juez y el procesado, la suprimió el Marqués de Gerona; el recurso de casacion en lo criminal, lo introdujo Bravo Murillo; el plenario era verdaderamente un juicio; y si no se hacía con otras solemnidades, era porque los desgraciados, porque los infelices, porque los pobres, que son los que dan el mayor contingente á la justicia criminal, no tenian otros medios para su defensa; pero cuando un procesado ha querido defenderse con aquel sistema, el plenario era un verdadero juicio oral en el que todos los testigos del sumario iban á ratificarse ó á rectificarse, y á dar sus contestaciones como correspondia.

No hay, por tanto, que agravar de tal manera la censura respecto de lo que existia antes como si hubiésemos salido de un estado inculto, y hubiésemos pasado á un estado de civilizacion por haber establecido el juicio oral.

Además de que esas pequeñas cosas se han corregido, y además de que la inspeccion del fiscal, del presidente del Tribunal Supremo y del Parlamento han desaparecido, ¿qué es tambien de la responsabilidad judicial? ¿O es que este nombre es vano? Pues si en el juicio oral no queda nada, ¿en qué puede basarse una accion de responsabilidad? ¿No significa nada el artículo constitucional que declara que los jueces y magistrados administran la justicia bajo su responsabilidad personal? ¿Ha desaparecido tambien, y hemos de consentir que no exista esa responsabilidad? Yo, Sres. Diputados, debo decir que no fuí nunca grandemente aficionado á las cosas de procedimiento criminal. En treinta años de ejercicio de la profesion jamás he acusado, y he defendido las ménos veces que he podido. Todas las reformas que se hacían en el procedimiento criminal las veia yo como las puede ver una persona extraña á la administracion de justicia; no me interesaban personal ni profesionalmente; pero cuando sin merecerlo me encontré en el caso de cumplir con el deber sagrado que me imponia el cargo de representante del Ministerio fiscal, me pareció desde luego que lo que se hacía no estaba bien hecho. Señores Diputados, repugnaba de tal suerte á mi conciencia y á los sentimientos de justicia el que se aplicara el juicio oral de la manera que se aplica en España, que para fortalecer mi conviccion examiné lo que pasaba en otras partes y, en efecto, ví que en ninguna parte se ha entendido el juicio oral de la manera que se entiende y está establecido en España; que en ninguna parte se dice que el sumario no sirve para nada; que en ninguna parte se preconiza que del juicio oral no debe quedar más que un vago recuerdo en la memoria de los magistrados y de las personas que por curiosidad asistieron al juicio; que, por el contrario, en todas partes se considera indispensable (y este es el punto de vista que nosotros aceptamos, el que habríamos establecido y el que estableceríamos si pudiéramos), que del juicio queden todos los datos, todos los elementos, todas las bases que pueden servir para un recurso ulterior, y, sobre todo, para saber si el sumario ha sido contradicho ó ha sido confirmado. Ya con esto me animé á sostener esta opi-

nion, y la expuse en ocasion solemne cuando en cumplimiento de mi deber tuve que dirigirme al Gobierno de S. M.

Voy á deciros, aunque procuraré hacerlo con brevedad, lo que sobre este punto se piensa en las principales Naciones de Europa donde está establecido el juicio oral, y lo compararemos con lo que se practica aquí.

El Código de procedimiento criminal de Alemania de 1.° de Febrero de 1877 dice á este propósito:

«El acta debe reproducir en sustancia la marcha y los resultados de los debates, indicar que las formalidades esenciales han sido observadas, mencionar los documentos leidos y las resoluciones adoptadas en el curso de los debates; en una palabra, reproducir las decisiones y la parte dispositiva del fallo definitivo.

Cuando los debates hayan tenido lugar ante un Tribunal de *escabinos* se consignarán los resultados de los interrogatorios y declaraciones.

Si fuera necesario hacer constar un hecho acaecido en el juicio ó fijar el contexto literal de una declaracion, el presidente ordenará que se redacte íntegro y que se dé lectura de la misma.»

Formas escritas, ya lo veis.

En Austria se practica lo siguiente:

«Se redactará, so pena de nulidad, un acta de los debates, que contendrá.....

Las partes pueden pedir que ciertos hechos se consignen en el acta para la conservacion de sus derechos.

No es necesario consignar las respuestas del procesado ni de los testigos más que cuando contengan modificacion de sus anteriores declaraciones consignadas en el proceso, cuando se separen de ellas ó añadan algo nuevo á las mismas, ó cuando los testigos ó los peritos han sido oidos por primera vez en el juicio.

Cuando el presidente ó el tribunal lo juzguen conveniente, podrán ordenar que todos los dichos y declaraciones sean estenografiados; la reproduccion por medio de la estenografía, se acordará siempre que una parte la reclame en tiempo; los gastos serán de su cuenta.»

En Italia:

«Se consignarán las declaraciones, en resúmen, de testigos, peritos é intérpretes, con mencion del juramento prestado.

Y las solicitudes del fiscal ó de las partes para hacer constar en el acta cualquier circunstancia especial de los debates, ó alguna declaracion suficiente á servir de fundamento á una accion ulterior.»

Este es el verdadero juicio oral, esta es la manera de dejar expedita una accion ulterior al Ministerio fiscal ó al mismo acusado; si en el juicio surgen contradicciones de los testigos, ¿por qué no se han de consignar?

He dejado para lo último á Francia, donde se dice lo siguiente:

«Se redactará el acta de los debates.....

El presidente hará que el greffier consigne las adiciones, cambios y variaciones que puedan existir entre el dicho de un testigo y sus anteriores declaraciones....

Si, segun los debates, la declaracion de un testigo pareciese falsa, el presidente, á instancia del fiscal, de actor civil, del acusado ó de oficio, podrá ordenar que se le arreste en el acto.»

De esta manera se conserva el respeto al juramento prestado; de esta manera queda garantizada la justicia, y se garantiza tambien al ciudadano; de esta manera tienen su garantía el Ministerio fiscal y los magistrados; con esta formalidad se celebra el juicio oral en todas partes.

Es decir, que contra ese principio, si así puede llamarse sin faltar al debido respeto á la palabra, de que el sumario no sirve para nada (con lo cual se limita extraordinariamente la importancia del juicio, y se induce y se da tentacion á los testigos para faltar á la verdad), en todas partes se tiene por base del juicio el sumario; y en el juicio oral se consignan por escrito, no obstante ser el juicio oral, y cómo deben consignarse, si el juicio ha de ser juicio y ha de revestir todas las formalidades, las modificaciones y las adiciones que resulten respecto de lo declarado en el sumario. Si el sumario queda con los respetos que debe quedar, en cuanto á la prestacion de las declaraciones de los testigos; si se hacen constar las modificaciones que puedan sufrir esas declaraciones, ó las declaraciones nuevas, entonces el juicio se ejerce sobre bases firmes, y entonces el juicio oral reviste todas las garantías que debe tener y alcanza todas sus ventajas, porque, en efecto, es más fácil, es más conveniente, ofrece mayores garantías oir á los testigos, examinarlos en público, practicar en público la prueba, apreciar de ese modo las circunstancias del delito, que apreciar éste por la lectura de las declaraciones y fólios de los autos. En eso no hay duda ni cuestion; pero con eso, y al par de eso, es necesario conservar la formalidad del juicio, y que constando, como deben constar, las adiciones y las modificaciones que se hagan en el acto del juicio, sea siempre posible el ejercicio de acciones ulteriores por el ministerio fiscal y por el procesado, sea posible la inspeccion del Ministerio fiscal, la inspeccion del Parlamento y del que pueda tener esa facultad, y sea posible exigir la responsabilidad, si á ello hubiere lugar.

Me aproximo á otro punto que tiene más contacto aún que los examinados hasta ahora con el juicio de los magistrados y con el juicio de los jurados; punto que á mi entender es el que ha dado orígen á la creencia de que sentada la premisa que en nuestro procedimiento criminal hay ya sentada, el juicio por jurados, como vulgarmente se dice, se impone. Hablo, señores, del juicio por conciencia.

Una falsa idea, en cuanto al rigor de lo que se llamaba prueba tasada, ha traido otra idea que yo declaro falsa é inaplicable al juicio por magistrados en punto á la facultad que los jueces pueden tener para la apreciacion de la prueba. No he de engolfarme en una discusion que no es del todo pertinente al proyecto, puesto que para el proyecto el juicio por conciencia es el juicio natural; pero es necesario deslindar y distinguir. Si hemos de tener juicio por magistrados y juicio por jurados, distingamos tambien el juicio con arreglo á ley, del juicio por conciencia. Lo que es propio del juicio por magistrados, que se dé á esos tribunales; lo que es propio del juicio por jurados, quede para ellos.

El juicio por conciencia de los magistrados, y á esto únicamente he de limitarme, es un juicio impropio, es un juicio imposible. Tal vez os parezca esto paradógico y hasta herético; pero habeis de permitirme que os diga que si lo reflexionais bien, vereis que en el juicio público que hoy existe, lo único que no es público es el juicio.

Son públicas las pruebas, la acusacion y la defensa, pero el juicio, es decir, la conciencia que el tribunal forma de esos elementos que se han sometido á su deliberacion, que le sirven de condicion para su fallo, sea condenatorio, sea absolutorio, ese queda en lo que ya se dice, que yo creo que es completamente inexacto y contrario á la índole de la administracion de justicia por magistrados, ese queda reservado en el santuario de la conciencia de los jueces. Se han satisfecho estas necesidades, ó estas exigencias, ó esta moda de la curiosidad; se ha celebrado el juicio y los periódicos pueden reproducir las declaraciones y las escenas que allí han ocurrido, pero pasa eso, y queda solo el tribunal que ha de fallar y el acusado que ha de oir el fallo. Hoy el tribunal dice: condeno; y me parece que sería propio este diálogo.

El acusado puede preguntar. ¿Por qué me condenan?; porque la conciencia del acusado es tan respetable como la de cualquiera, aunque sea un desgraciado.

El juez dice. Por estos hechos probados.

Y el acusado puede replicar. ¿Por qué están probados?

—¡Ah! ese es el santuario de mi conciencia, dicen hoy los magistrados; y el acusado puede quejarse diciendo. Pues el de la mia queda violado porque no se me ha dado la razon que se me debe dar para saber por qué salgo de aquí con una condena. Ese será el último progreso.

No, se dice, no hay tal, no lo exige la ley, lo prohibe; la ley dice que el tribunal apreciará las pruebas segun su conciencia, y las sentencias no dicen más que «hechos probados.» ¿Pero por qué? ¿Y el motivo, y la fundamentacion, y la exposicion por que se consideran probados? Eso no lo exige la ley ni se dice, y lo ménos que hay derecho á exigir es que los tribunales pongan su conciencia en comunicacion con la conciencia pública, y que si han de inspirar confianza con sus resoluciones, y esas han de merecer la aprobacion de los demás, expongan lealmente cuáles han sido los motivos de su resolucion, cuáles los motivos que han determinado su conciencia á dictar aquel fallo.

Pues es necesario hacer esta distincion: juicio por conciencia, reservarlo á vuestros jurados; juicio de razon, juicio de las pruebas, juicio motivado, ese es el nuestro, ese es nuestro sistema, y despues de hacer esta distincion, litigaremos y discutiremos cuál es el progreso, de qué parte están las ventajas de un procedimiento que satisfaga verdaderamente la conciencia del público. ¿Que no es posible esto con la libertad de la apreciacion de las pruebas? Empecemos por declarar que es una exageracion de los libros; porque yo recuerdo los tiempos en que iba á la Academia, y parecia mal á un muchacho que tenía algunas aspiraciones, no hacer un discurso ó escribir alguna Memoria, y ahora, lo triste es que los hombres sérios y formales, si no hacen un discurso ó una Memoria, como si dijéramos, una reforma de ley que trae grandes perturbaciones, no han hecho nada.

Yo siento tener que dirigir estas censuras, y lo declaro, faltando á mi propósito; á mí me repugnan las reformas, las circulares, y todos esos medios; yo solo quiero la verdad, el cumplimiento del deber, y la aplicacion de las leyes, que son bastantes, que son suficientes para que, con celo y con buen deseo, dén buen resultado. Pues bien; se ha ido á esas exageraciones; ha llegado á decirse que los magistrados rechazan eso. ¿No lo han de rechazar? No digo yo un magistrado, sino cualquier hombre honrado á quien se le diga: administra, y no dés cuenta, porque eso quiere decir, condena, y no dés razon de tu conciencia; cualquier hombre honrado dirá lo mismo, cualquier hombre honrado lo rechazaria. Pero se confunden las cosas, y se propaga la doctrina, y se viene con esas frases del santuario de la conciencia, de que el magistrado ha roto ya las ligaduras que le sujetaban á una prueba tasada, de la tasa de las pruebas; y no hay semejante cosa, ni la ha habido nunca. No ha habido semejante tasa; no ha habido nunca semejantes exageraciones; porque aun en el caso que las leyes digan que tal cosa hace prueba, esto debe entenderse con la siguiente adicion: si no está contradicho por alguna otra circunstancia. Así se dice: dos testigos hacen prueba; pero es cuando esos testigos producen convencimiento por sus condiciones y demás circunstancias. Así se ha propagado esa doctrina, y se ha dicho, por ejemplo, en materia de inventos. ¡Oh!, si no hubiera estas leyes preventivas, ¿á dónde iríamos á parar con los inventos del génio? Pues se levantan esas leyes preventivas, que segun se dice sirven para impedir el vuelo del génio, y el génio no hace más de lo que hacía antes. No habia tal coaccion á la conciencia del magistrado; yo no sé que ningun magistrado haya faltado nunca contra su conciencia por una prueba puramente formal; y si alguno lo ha hecho, no ha entendido bien la ley; siempre el magistrado cuando ha estimado la prueba, y en su virtud ha condenado ó ha absuelto, es porque ha entendido que esa prueba tenía condiciones para producir en su ánimo un verdadero convencimiento; y esto es necesario restablecerlo.

En efecto, las leyes no tasan, no discuten, no enseñan siquiera á formar la conciencia del juez ó del magistrado; las leyes dicen: estos son los medios de prueba, que despues de todo no pueden encontrarse otras; la confesion, la inspeccion, los testigos, etc., etc., estos son los medios de prueba; que los aprecia el magistrado segun su conciencia, pero que revele su conciencia, pero que diga el por qué ha formado esa conciencia; que diga que se ha convencido por la declaracion de un testigo; que diga que se ha convencido por tal testimonio que se ha traido al proceso; que diga que tiene ese convencimiento adquirido por tal ó cual medio; que lo diga; porque si no lo dice, entonces ese es el juicio popular que vosotros tratais de establecer ahora, y que en efecto podrá ser que haga la felicidad del país, pero que nosotros no creemos que pueda hacer más que llevar la perturbacion á la administracion de justicia; y que tiene que ser distinto del juicio por magistrados. El juicio por magistrados tiene que ser por prueba declarada, por una conciencia revelada, por la resultancia y la constancia de autos, por la verdadera comunicacion de esa conciencia en la conciencia pública, por el convencimiento que debe ir á la conciencia del condenado para que sufra, primero la notificacion de su sentencia, y despues los remordimientos que de su castigo ha de sufrir.

Por esto, señores, cuando decís las razones que á vuestro juicio justifican el planteamiento en España del juicio por jurados, no puede uno ménos de sorprenderse. Dos son las principales segun la Comision;

yo voy á prescindir algo de esa lid, es frase que vosotros no rechazais, que se ha establecido ya entre los partidarios y los adversarios del Jurado. Ya eso está de tal manera gastado, que en efecto, como saben las personas que se dedican al estudio de estas materias, ya se dice: los argumentos en contra del Jurado son doce ó quince, que son estos, y los argumentos en favor del Jurado son doce ó quince; y cada uno escoge los que más le convienen. Ya me parece que eso es muy cansado, y es necesario que á estas discusiones, y esto es quizá efecto de mi inexperiencia, es necesario que venga algo práctico, propio de nuestro país, algo que si no es la realidad, se acerque á la realidad.

Pues bien; vosotros decís que el Jurado se impone, porque establecido el juicio oral y público, está establecido el juicio por conciencia, y para juicio por conciencia, no hay otro que el Jurado. Yo me he anticipado á decir que eso será en el Jurado, pero que el juicio por conciencia, segun lo entendeis, no es el juicio por magistrados. Hay que hacer de esto una distincion radical. Si no se hiciera ¡ah! yo entonces no sé, permítanme mis correligionarios, permítame la escuela y la doctrina, si no se modificase la ley de enjuiciamiento criminal, si no se hiciese distincion completa entre el juicio por magistrados y el juicio por jurados; si en efecto, por voto de dos magistrados, de dos no más, en instancia única, sin apelacion se diera sentencia, yo creo que cualquier cosa puede ser mejor, y entonces quizás, quizás, el juicio por jurados podria tener razon de ser. Yo he hecho esa distincion, y me he detenido en ella para salvar mis opiniones. ¿Cuándo se ha dicho que el juicio por magistrados sea el juicio por conciencia?

Pero salvada esa opinion, vosotros decís: vamos á mejorar la administracion de justicia, vamos á educar al pueblo, á procurar el progreso de sus costumbres civiles y políticas. Señores Diputados, ocurre en la contradiccion de las opiniones, de las convicciones y de la manera íntima de profesar un principio y de proclamarlo, que cada uno mira á su adversario así como si estuviera en un momento de extravío. Porque ¡cuidado con decir que por el Jurado se va á mejorar la administracion de justicia, y se va á desarrollar y á mejorar tambien la educacion política de nuestro país! No exageremos; pongamos las cosas en su punto: ¡mejorar la administracion de justicia! Convendreis conmigo en que eso es muy aventurado; aunque lo digais en el preámbulo, eso no se puede sostener. Ya recordareis al cuadro que os he presentado antes, ya recordareis que de 60.000 procesos quedan 48.000 fuera de juicio; puede decirse que ahí es donde está el vicio, la deficiencia grave en nuestra administracion de justicia: y en eso ¿qué va á hacer el Jurado, ni qué intervencion va á tener? ¿Van á ser ménos los sobreseimientos, las sentencias en rebeldía, las inhibiciones, toda esa resta, en fin, que del cuadro he tenido que hacer? Además, de los 12.000 procesos que se juzgan, unos 6.000 no más corresponderán al Jurado; yo no lo he comprobado, pero segun me ha dicho un curioso y perito tambien en estas materias, la Comision ha hecho una distribucion de delitos, ó como decís los elegantes en la materia, de figuras de delito de esta naturaleza: 225 figuras de delito al Jurado, y 225 figuras de delito á los magistrados; parece que tambien en esto se ha obedecido al sistema concertado del Sr. Sagasta; parece como si se hubiera tratado de decir al partido conservador: no podrás quejarte de una distribucion tan equitativa. No son exactamente esas las cifras que me ha dicho el curioso, pero son bastante parecidas; son 230 figuras de delito al Jurado y 217 á los magistrados.

Pues bien; ya están los jurados con sus figuras delante, porque eso de llamar delito es muy feo, es necesario que sea una cosa así como de figuracion, por más que para las víctimas el delito haya sido una cosa demasiado real y triste. Ya están los jurados con sus figuras de delito delante, y lo que pasará, ya lo sabeis. Pues si en este país, por deficiencia de la ley y por otras causas que es verdaderamente triste tener que exponer y tener que razonar sobre ellas, la justicia está tan debilitada y siente tanta flaqueza, sus sentencias condenatorias no pasan de lo que en el cuadro habeis visto, y las absoluciones llegan á lo que no llegan en ningun país culto y civilizado; si ese es el resultado de la justicia ejercitada por los magistrados, calculad cuál va á ser el resultado de la justicia ejercitada por los jurados. Por consiguiente, preparémonos á ver un número incalculable de absoluciones cuando el Jurado esté establecido; y no es que yo crea que el Jurado se ha de inclinar siempre á la absolucion; á lo que se inclinará, como se inclina en todas partes, será á la injusticia, y unas veces por carta de más y otras por carta de ménos, pocas serán aquellas en que quede en el fiel. Yo quiero que me digais qué haría un Jurado compuesto de hacendados andaluces con un cuatrero; ni la horca le parecerá bastante. ¿Qué creereis que hará un Jurado contra los que cometan delitos contra el órden público? Procurará no concurrir al Jurado, y si concurre, absolverá á los delincuentes. No es que yo crea, como antes he dicho, que el Jurado se haya de inclinar siempre á la indulgencia, lo que creo es que se inclinará á no saber lo que tiene que hacer.

Yo recuerdo que cuando tuve la inmerecida honra de desempeñar la Subsecretaría del Ministerio de Gracia y Justicia, con mucho gusto mio, á las órdenes del Sr. Alonso Martinez, me encontré con una sentencia que todavía tengo presente en mi memoria, pues recuerdo de dónde era y qué dia habia de cumplirse. Este dia era el 11 de Agosto de 1874. Se trataba de una sentencia en que se condenaba á uno de esos barbarotes aragoneses... (*Risas.*) Perdónenme los Sres. Diputados de aquella region; tengan en cuenta que no habia concluido en mi pensamiento. En esa sentencia se condenaba á uno de esos aragoneses que salen por la noche á cantar una rondalla, y que con bastante frecuencia entablan una cuestion sobre cuantas puñaladas da uno á otro de ventaja. Pues un mozo de 18 años, por una de esas cuestiones que en esas reuniones se entablan, disparó una escopeta cargada con perdigones sobre un convecino y le ocasionó unas lesiones, de las cuales murió. Se trataba, pues, de un homicidio con una porcion de circunstancias atenuantes. Pues aquel desgraciado fué condenado á muerte. (*El Sr. Maura*: ¿Por el Jurado?) Pues es claro, por el Jurado, que declaró cometido un asesinato con circunstancias agravantes.

No estaba el Ministro en Madrid, el Sr. Alonso Martinez estaba en la Granja; y cuando yo ví que tenía que dar las órdenes necesarias para que se levantara el patíbulo y se ejecutara la sentencia en aquel desgraciado, sentí mi conciencia horrorizada, porque me repugnaba aquella sentencia á todas luces injusta. Allí se hablaba de circunstancias agravantes, tales

como la de alevosía, la de haberse cometido el delito de noche, como si de noche se apuntaran mejor que de dia las armas de fuego, y otras por el estilo. Todo aquello pesaba sobre mi ánimo; tomé el expediente y fuí á ver al Sr. Sagasta para decirle: ¡Por Dios! ¿Se va á levantar el patíbulo para cometer ahora un verdadero asesinato? Y por cierto, ¡lo que son los tiempos!, que no era solo el cumplimiento de mi deber el que me hizo tomar con interés este asunto. Me llamó la atencion, y me hizo mucho efecto, que ni la prensa ni nadie se interesara por aquel infeliz. Ni un Obispo, ni una Diputacion provincial, ni nadie, gestionó en favor de aquel desgraciado que venía castigado por todas las circunstancias. Yo tomé empeño en aquel asunto, hice que se llevara al Consejo de Ministros y se indultó á aquel infeliz. El 11 de Agosto de 1874 debió cumplirse la sentencia; el Jurado sentenciador fué el de Barbastro; los nombres de los interesados no los digo.

¡Pues y ese otro propósito de mejorar, ó si no de mejorar de contribuir á la educacion política del país! ¿De verdad lo creeis vosotros? No tengo duda de ello; pero, ¿teneis mucha conviccion, teneis gran firmeza en la creencia de que por este medio se van á mejorar las costumbres políticas del país? Porque así, á primera vista, quizá será efecto de ofuscacion de un adversario del Jurado, será efecto de un temperamento que quizás sea propenso á la exageracion; así, á primera vista, parece que todo lo que hay de político en el Jurado, está reducido á una afirmacion que es propia de vosotros; pero que no puede decirse que sea justa ni inconveniente; á esa afirmacion que consiste en decir que hay aquí cierta ingerencia de la política en la administracion de justicia y que eso no es bueno.

Resulta, segun se dice, que esa ingerencia se produce por las altas influencias de la política, es decir, por las personas que están constituidas en posicion y situacion de poder ejercerla; pues remedio: difundámosla, repartámosla entre los caciques del país, pero de una manera autorizada para aquellos que se han de convertir en jurados; y de esta manera, la reforma de las costumbres políticas habrá de venir inmediatamente, para el año que viene.

Yo no quiero hablar mal de mi país, aunque tenga que ocuparme de algo que le perjudica, y por lo que pudiera conceptuársele desgraciado; nadie me gana en amor á mi país, vivo en él, y de ordinario, y por mi gusto, más entre mis campesinos que en la corte. No es desgracia de mi país, es desgracia nuestra, es desgracia de los políticos, es desgracia de los partidos.

¿Qué más leccion, ni qué más educacion política quereis dar á este pueblo desgraciado que la que le estamos dando tiempo há? Pues qué, ¿es educacion política este recorrido municipal que hay que hacer cada vez que se celebran unas elecciones? ¿Es educacion política este recorrido que se hace en las Diputaciones provinciales, á las cuales no puede ir ninguna persona regular? ¿Es educacion política decir: ocho concejales han faltado, pero cuatro son conservadores y cuatro fusionistas, y por tanto, á los conservadores hay que procesarlos, mientras que los fusionistas siguen desempeñando sus funciones? ¿Es educacion política mantener, como mantiene el señor Ministro de la Gobernacion, en sus puestos á los Ayuntamientos interinos, no obstante el acuerdo ó la consulta del Consejo de Estado, quizás en más de doscientos Ayuntamientos, de que se repongan los que sean de eleccion popular pasado el término que la ley concede? Pues esa educacion que quereis dar á los pueblos, aquí donde la ley no sirve para nada, y el primero que se burla de ella es el Gobierno, no pensemos que ha de dar mejores resultados el establecimiento del Jurado ó el encomendar la administracion de justicia al caciquismo de los partidos. (*El Sr. Rodriguez Correa*: Durante ocho ó diez años habeis seguido vosotros ese sistema.) Lo habremos seguido diez ó veinte años, pero no podemos por eso decir que el sistema es bueno, y que con ese sistema puede hablarse de justicia. (*El Sr. Rodriguez Correa*: Claro que es muy malo.) Y con vosotros peor.

Y acerca del cargo que acabo de hacer ahora, yo he de decir que he recibido de mi distrito infinidad de quejas y reclamaciones, y no he querido sobre ello hacer pregunta ninguna, habiéndome limitado en algun caso á decírselo particularmente al Sr. Ministro de la Gobernacion; pero tratándose ya de una generalidad, más que revelarse de esa manera, lo que importa es reconocer el vicio en que estamos. Y despues de todo, si esto no es obra de un partido, si lo es de todos, apresurémonos á confesarnos, y quizás despues de la confesion, si hay verdadero propósito de enmienda, podamos llegar á reparar estos males.

En fin, yo lo que pediria en todo caso es que se diera un poco tiempo, que esas lecciones de educacion y de urbanidad en materia de administracion de justicia no se dieran así, de improviso, de una vez, sino que se fuera despacio y se esperaran los resultados del tiempo, y nosotros con nuestro ejemplo pudiéramos ir fortaleciendo la educacion de los pueblos; porque nosotros deliberamos aquí y pronunciamos veredictos en cosas que se refieren á la administracion de justicia; y en efecto, nosotros enseñamos á ese pobre país, de que os hablaba antes; nosotros enseñamos el caso que nos merecen las autorizaciones que piden los jueces y tribunales para juzgar á nuestros iguales, y no creais que esos caciques han de creer que son ellos ménos iguales, y que no han de proteger á sus iguales de la manera que nosotros protegemos á los nuestros. No; demos alguna leccion, pero despacio, me parece á mí, que no están para otra cosa nuestros partidos; yo tuve la honra de pertenecer á aquella Comision que presentó el proyecto de reforma electoral, y yo recuerdo cuánto tuvimos que combatir con los radicales; y creo que ésta ha sido opinion sostenida por los más radicales hoy, de que es necesario sustraer del conocimiento del Parlamento nada ménos que el juicio de la validez de las actas de los Diputados; y cuando la opinion se llega á pronunciar al punto de que faltando á los principios verdaderamente doctrinales, se llegue hasta pensar en la reforma de la Constitucion, que atribuye á los Cuerpos Colegisladores el conocimiento y el juicio de las actas de los que forman parte de él, y se dice hasta por los partidos radicales, es decir, por los partidos más aficionados y más afectos al Jurado, que ese y otros asuntos es necesario sacarlos de aquí, de este gran Jurado (porque mejor que nosotros no creais que van á ser los demás Jurados), que es necesario sacar de aquí las actas de los Diputados para llevarlas precisamente á los tribunales, me parece que no es ocasion de decir que es preciso seguir en esta educacion que estamos dando al país, del respeto que las leyes nos merecen, de lo que nos importan, del caso que hacemos de ellas,

de la manera cómo las cumplimos, para que ellos tambien, con el sagrado de su conciencia, una vez constituidos en el Jurado, fallen y pronuncien sus veredictos sobre la vida, sobre la honra y sobre la propiedad de sus conciudadanos, sin temor á nada, sin miedo, sin riesgo, sin peligro de nada, y en efecto, solo piensen en aplicar la justicia como severísimos jueces, en el país donde se dan las lecciones que nosotros sabemos dar, y de la manera como la política entiende la justicia y la aplicacion de las leyes.

Basta poner de manifiesto esa distincion que vosotros habeis hecho de los delitos en que corresponde entender al Jurado y en que corresponde entender á los magistrados, para demostrar la confianza que el Jurado os inspira. Ya tuve ocasion al principio de hacer una indicacion no más, y este es el momento oportuno de desarrollarla, de que, en efecto, vosotros creeis que no es posible someter al juicio del Jurado los delitos electorales, pero al mismo tiempo someteis al Jurado los delitos contra la Constitucion, sin perjuicio de declarar, como declarais, que el entregar al Jurado el conocimiento de los delitos electorales sería una temeridad, porque la opinion está enfermiza, son las palabras del proyecto, y porque sería entregar al embate de las pasiones todo el sistema. Y creyendo esto, á vosotros os importan tan poco los Poderes constitucionales, y la forma de gobierno, y los ataques que se le puedan dirigir, que eso, sí, no teneis inconveniente en entregarlo al juicio de esa opinion enfermiza y á ese embate de las pasiones políticas. Y se lo entregais sin regla, sin criterio ninguno, al ménos yo no lo he descubierto. Porque ha sucedido en esto del Jurado una cosa singular en la manera de presentarlo; y este es otro argumento y otra prueba de la poca confianza que los señores de la Comision, y los señores, creo yo, de la mayor parte de la mayoría, tienen en esta novedad.

La Comision dice en su lacónico preámbulo: «¿Y para qué hablar más? ya el Sr. Ministro en su proyecto dijo cuanto habia que decir.» Pero va uno á ver el proyecto del Sr. Ministro, y dice en él: «No me detengo más porque el Sr. Romero Giron, en el preámbulo del proyecto que presentó en 1883, dijo cuanto habia que decir sobre la materia; la agotó.» Y va uno al preámbulo del Sr. Romero Giron y con una erudicion abrumadora, presenta una lista de pruebas, de textos, de doctrinas y de autores que dicen que hay que someter la administracion de justicia al Jurado, y que, en efecto, en España, que es de lo que se trata, en España como se ha de administrar mejor la justicia es entregándola al juicio del Jurado. De manera que se queda uno sin saber cuál es el criterio de la Comision sobre esta materia.

Vosotros os atreveis, ó nos atrevemos, porque es nuestro carácter, porque así lo hacemos en todo, no hacemos más que copiar, no sabemos pensar, no sabemos estudiar nada sino despues de aprender lo que han dicho otros, y cuando lo hemos aprendido de memoria nos creemos unos sábios; esto lo digo, por punto general, porque hay honrosísimas excepciones que comprenden desde luego al Gobierno y á la Comision. Pero no haciendo más que imitar, nosotros nos arrojamos al hacer estas copias á esta prueba de orgullo; que lo hemos de hacer mejor que el original. Y así es que cuando en todas partes se hace una distincion entre los crímenes y los delitos de penas correccionales, entre los delitos graves y los ménos graves, en efecto, ya en la necesidad de una transaccion teniendo que sufrir el Jurado, se dice: ante estos delitos, presentándole cosas de esta magnitud, de esta gravedad, siendo tal el sentimiento de la justicia innato en el hombre, no es de creer que escape el criminal. Y sin embargo, se escapa como sabeis en muchas ocasiones, no ya aplicándoles las atenuantes, sino sencillamente pronunciando absoluciones y veredictos escandalosos.

Pero, ¿es qué acaso para hacer esta distincion habeis tomado la precaucion de distingnir los delitos graves de los ménos graves y las penas aflictivas de las correccionales? No. ¿Son los delitos de cierta índole? Tampoco, porque al paso que llevais al Jurado los delitos de traicion, dejais á los magistrados los delitos contra el derecho de gentes. Otras contradicciones por este estilo cometeis, como la de llevar al Jurado los delitos de sedicion y á los magistrados los de atentado contra la autoridad.

De manera que habeis hecho verdaderamente el primer ensayo de Jurado, y yo creo, me direis que es una imputacion gratuita, pero yo creo que habeis hecho por sorteo esa distincion. Francamente, yo creo que ya puestos en el caso de ensayar habeis dicho, pues empecemos por esta distincion de competencias y puesto que son unas 450 las prescripciones del Código penal, saquemos á la suerte 225 para llevarlas á uno y las otras 225 las llevamos al otro, y está hecha la distincion. Es el primer sorteo para la constitucion del Jurado.

¿Y qué confianza habeis de tener en el Jurado vosotros que lo habeis establecido en ese afan (y ya de esto habló mucho el Sr. Dominguez, y por tanto yo no he de tratar de ello), en ese afan en que habeis andado de no someter al Jurado el *nomen juris*? (Cuando los jurados oigan esto se quedarán estupefactos. ¡No someterles el *nomen juris!*) Es necesario tener mucho cuidado y presentar el hecho, nada más que el hecho material, eso que puede conocer, que puede apreciar y puede juzgar, como se dice, un hombre de mediano entendimiento, un zapatero que no sea de primera, pero que, en fin, sirva para algo en su oficio.

Y habeis fracasado en el empeño, porque no hay más remedio que fracasar, porque eso es imposible y vosotros lo sabeis. Lo que se necesita es que vengamos á una inteligencia, que os convenzais de que si necesitais buscar garantías de pactos ó de transacciones con la democracia, las busqueis en cualquiera otra cosa ménos en el campo de la justicia, que parece debia ser un campo reservado á ese género de ensayos y de maniobras.

¿Cómo le presentais al jurado las preguntas? Lo primero que dice la ley luego que se haya concluido todo, es decir, luego que hayan concluido las pruebas, el exámen de los testigos, la acusacion y la defensa (y no digo un jurado, sino un hombre bien acostumbrado á esas cosas estaria con la cabeza loca, como vulgarmente se dice), luego que haya concluido todo esto, lo que tiene que hacer el presidente es un resúmen, porque el Jurado se compone de gente tosca, que no entiende lo que ha de juzgar, pero con una leccioncita que les dé el presidente en el mismo acto, con un resúmen bien hecho que les imponga de lo que se trata, entonces quedan en una aptitud tal, que ni el que haya consagrado todos sus años y vigilias á aprender y saber eso está en iguales condiciones.

Primera pregunta. Jurado, vas á contestar si el acusado es culpable... No pasemos adelante. ¡Si es culpable! No estará el *nomen juris*; pero ahí está todo el Código; ahí está todo el derecho penal. Pues qué, ¿se puede ser culpable sin ser responsable? ¿Esa pregunta es otra cosa que la de decir si es responsable aquel acusado de una accion ú omision voluntaria penada por la ley? ¿Y creeis que esto lo sabe el jurado y que distingue bien lo que es la accion de lo que es la omision, los elementos que constituyen la accion, cómo empieza, dónde está el principio de esa intencion que le lleva á cometer el delito, si está en el deseo, si está en la intencion, si está en el propósito, si está en los primeros actos preparatorios para que sea verdaderamente una accion y no sea una cosa que quede fuera de la esfera de la jurisdiccion de la ley penal? ¿Creeis que es tan fácil que sepa lo que es accion voluntaria y que distinga los elementos de la inteligencia, de la libertad, de la intencion, de la malicia que han de concurrir para que exista esa voluntad que la ley pena? En fin, ¿á qué decir más? Yo lo que digo es que sobre eso aun personas leidas, aun personas que han estudiado mucho podian muy bien no saber contestar; y que lo que conteste el jurado será lo que le parezca; pero no será lo que sepa; será por su conciencia, pero no puede ser á conciencia.

Además, no es posible preguntar á los jurados si el acusado es culpable de un asesinato, porque lo suelen confundir con las lesiones ó con el robo; es necesario preguntar sobre el hecho; y acerca de este sistema, el Sr. Romero Giron ya manifestó que los elementos conservadores debian estar tranquilos, puesto que se habia descubierto una fórmula satisfactoria para todas las personas entendidas y competentes, la de que el Jurado iba á juzgar solo del hecho; y con esta fórmula, todo lo que se hace es dirigir las preguntas á los jurados por medio de circunloquios.

Así, por ejemplo, no se puede decir, porque sería profanar la cosa, sería faltar al principio, no se puede decir el *nomen juris* del asesinato; pero se puede decir, si en efecto, á aquel procesado lo considera culpable de haber cometido la muerte de tal persona con alevosía... No; con alevosía, no; eso es *nomen juris*; hay que guardar eso; con la definicion que da el Código, definicion que antes era la de matar á traicion y sobre seguro, y que hoy es, empleando medios, modos y formas en la ejecucion que tendian directa y especialmente á asegurarla sin riesgo para su persona, que procediera de la defensa que pudiera hacer el agredido.

Pero qué, ¿toda la ciencia penal está en los libros, ó no es verdad que el Código es una fórmula y es una expresion de la ciencia penal? Cuando es objeto de discusion, si hay diferencia entre la tentativa y el delito frustrado, si se puede concurrir á la ejecucion de un hecho como autor no habiendo tenido participacion directa en él, si la complicidad es ó no es distinta de esa participacion de autor, si el encubrimiento es un delito especial ó es una participacion, aunque posterior, relacionada con el hecho criminal y que da orígen á un tercer grado de responsabilidad, cuando todo esto es difícil para los que lo estudian, ¿creeis que con usar de circunloquios va á entender bien el jurado la pregunta en que se le diga si considera culpable á un acusado de haber comenzado los medios de ejecucion para robar, digo mal, porque no se puede emplear esta palabra, para tomar los caudales que habia en tal parte, habiendo empezado esta ejecucion con actos directos, pero no continuando por una causa que no fué su propio y voluntario desistimiento? ¿Creeis que los jurados han de entender la pregunta cuando se les diga si el acusado es culpable de haber ejecutado materialmente un acto (que el designar al autor moral ya es más difícil), sin el cual no era posible que se hubiese ejecutado el otro acto que constituye el delito?

Yo no sé qué circunloquios van á usar los presidentes. Se dice que no hay aquí muchas personas que reunan las condiciones necesarias para desempeñar ese cargo, y yo dificulto que las haya en ninguna parte. Es un tormento el que se les impone si han de guardar los preceptos de la ley, y preferible es que se diga á los jurados si consideran á tal persona culpable de asesinato, y allá ellos verán y entenderán lo que es el asesinato. Si se sostiene que es un lenguaje más claro el que usa el presidente valiéndose de circunloquios, digo que es más difícil de lo que parece exponer las preguntas sin emplear los nombres que emplea la ley, y procurando al mismo tiempo que los jurados no se confundan.

Estoy cansando á la Cámara, y voy á concluir. A nosotros (al ménos á mí me pasa) lo que nos sucede con el establecimiento del Jurado es, en primer término, que creemos que eso no solo rebaja á la justicia, sino que constituye una verdadera profanacion de la ciencia, y, en segundo término, que eso será todo lo liberal que querais, pero en último resultado, cuando no se apoya en la tradicion ni en las costumbres, cuando no encarna en el sentimiento nacional, yo no conozco nada más atentatorio á la libertad del ciudadano. Todo el Código penal es fórmula de conceptos científicos, de conceptos jurídicos, de verdadero progreso en la ciencia. Podia muy bien haber Jurado cuando, por ejemplo, decia un fuero municipal en la Edad Media: *al que robare uvas de noche enfórquenle*; porque esto lo entiende cualquiera; y entonces nació, ó algo antes, el Jurado, que despues tuvo que reformarse en virtud del progreso de las sociedades mismas. Pero donde la ciencia penal es realmente una ciencia, con los progresos que se han hecho desde el siglo pasado acá; cuando el concepto del delito, de la participacion del delito, de la responsabilidad del delincuente, de las circunstancias que modifican la penalidad, y todo ello constituye un cuerpo de doctrina, que es cada dia objeto de nuevos trabajos, de nuevas investigaciones y lucubraciones: cuando así está constituida la ciencia que trata de los delitos y de las penas, hablar de Jurado á mí me parece un contrasentido.

Es necesario hacer una de dos cosas: ó bajar el Código penal al nivel del Jurado, ó levantar los jurados al nivel de la ciencia del Código; otra cosa es sencillamente una profanacion. Yo admiro al Sr. Ministro de Gracia y Justicia, que todavía cree que va á hacer algo con la reforma del Código. Reforma, ¿para qué? Ni ahora, ni luego, ni nunca; cualquier Código es bueno si han de aplicarlo jurados; lo que tiene el Código penal es demasiada ciencia, y hay que rebajarlo al nivel intelectual de las masas. Así que en vez de expresar el concepto del delito y el de la penalidad en forma científica, lo que teneis que hacer es expresarlo en la forma ruda, bárbara con que se expresaba en la Edad Media; únicamente así lo entenderán. Si esto es progreso, declaradlo, aceptadlo, preconizadlo y cerrad las cátedras de derecho penal, y no os ocupeis más de Códigos.

Ahora que habeis abandonado esa doctrina de la soberanía y de la participacion de la soberanía, estableceis el Jurado para ser juzgados por una conciencia que no se revela, para ser juzgados por hombres irresponsables, mis iguales ó no mis iguales. Yo no discuto aquí la igualdad ni hay que discutir la conciencia, lo que hay que discutir es la razon, porque es la única base de la autoridad en esa materia.

Yo oí hace pocos dias á un orador muy ilustre decir: ¿quién es el que juzga de mi conciencia? ¡Pues qué! ¿Basta que digan siete de doce que, en efecto, soy culpable y que lo digan sin dar razon de su juicio? Me direis que la responsabilidad es una palabra vana: siempre será mi principio moral. ¡Desgraciados de los que creen que los principios morales no sirven para nada! La satisfaccion de nuestra conciencia, la garantía de nuestro honor, son una salvaguardia, un escudo de la personalidad humana para que cualquiera pueda decir: yo estoy seguro de mis actos, y si álguien me juzga y me condena, me juzgará y me condenará por razon y con arreglo á la ley; y si así no lo hiciere, yo me levantaré con igual ó mayor derecho que él á exigirle la responsabilidad por su prevaricacion.

Vosotros podeis creer que es libertad ó que es un sistema que puede compaginarse con la libertad, someter al capricho, someter al instinto que no razona, todos los derechos del hombre. Nosotros no lo creamos así, y me parece haber demostrado que eso no es razon, ni es derecho, ni es libertad. Eso no puede llamarse más que tiranía.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion para continuarla inmediatamente.

Prévia la vénia del Sr. Presidente, ocupa la tribuna el Sr. Ministro de la Guerra y lee el siguiente Real decreto y el proyecto á que el mismo se refiere:

«De acuerdo con el Consejo de Ministros, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, vengo en autorizar al Ministro de la Guerra para que presente á las Córtes un proyecto de ley relativo á la venta ó permuta de todos los edificios y fincas destinados á atenciones de guerra que convenga enajenar ó cambiar con ventajas para los servicios militares.

Dado en Palacio á 13 de Abril de 1887.=María Cristina.=El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola. Es copia.=Manuel Cassola.»

El Sr. **PRESIDENTE**: El proyecto de ley pasará á las Secciones para nombramiento de Comision, y se imprimirá y repartirá á los Sres. Diputados. (*Véase el* Apéndice primero *al* Diario *núm. 75, que es el de esta sesion.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Continúa la discusion interrumpida, y tiene la palabra el Sr. Diaz Moreu, de la Comision.

El Sr. **DIAZ MOREU**: Señores Diputados, empresa difícil es para mí la de contestar al profundo, razonado y elocuente discurso de mi respetable y particular amigo el Sr. Isasa. Deberes políticos, y el pertenecer á la Comision que ha presentado el dictámen que se discute, me obligan á levantarme en este momento; pero necesito, y lo digo con completa ingenuidad, de vuestra benevolencia, porque el discurso del Sr. Isasa merece toda clase de elogios y yo no puedo seguramente oponer á las galas oratorias con que S. S. ha revestido los argumentos con que ha impugnado el proyecto, otras galas que las de una modesta defensa, modesta por ser mia, pero hija de una profunda conviccion.

Procuraré ser en mi contestacion todo lo breve que la índole especial de este asunto y la importancia del discurso del Sr. Isasa reclaman.

Al escuchar á mi respetable amigo el Sr. Isasa á quien he oido con toda atencion y, en algunos pasajes de su discurso con verdadero deleite, no pude por ménos de preguntarme, como se preguntarian muchos de los Sres. Diputados: ¿las opiniones emitidas por el Sr. Isasa son las opiniones del partido conservador, ó son opiniones particulares, particularísimas de S. S.? Porque si las opiniones que el Sr. Isasa ha expuesto esta tarde son las doctrinas del partido conservador, hay necesidad de convenir en que el partido conservador tiene hoy en materia de administracion de justicia un criterio completamente distinto del que en otra época, no muy lejana por cierto, ha defendido, pues todos sabemos que hubo un período parlamentario en que el partido conservador sostenia como la fórmula final de sus doctrinas la necesidad del Jurado para los delitos de imprenta, y hasta por alguna personalidad importantísima de aquella escuela se echó á volar la idea de que más propio que para los delitos de imprenta era para los delitos comunes.

Si el Sr. Isasa ha expuesto las opiniones de su partido al combatir de una manera suave y delicada en la forma, pero ruda en el fondo, el juicio oral y público, llamándole juicio *informal*, hay que convenir tambien en que ese partido, que ha precedido al liberal en la direccion del poder, ha dejado trascurrir mucho tiempo sin enmendar, lo que tan malo le parece ahora y que lo mismo debió parecerle entonces, y en que, á ciencia y paciencia, estuvo consintiendo que la administracion de justicia estuviera tan mal organizada como S. S. nos ha indicado esta tarde. (*Aprobacion en la mayoría.*)

¿En qué se ha fundado el Sr. Isasa para decir que el juicio oral y público no satisface las aspiraciones de la justicia? Creo haberle oido que las opiniones que profesaba S. S. en esta delicada materia eran el resultado de su criterio personal y de ninguna manera el criterio de sus amigos, y así será sin duda, porque, de otra suerte, no concebiríamos cómo las reformas que S. S. indicaba no se intentaron siquiera durante los dos años en que últimamente tuvo á su cargo el partido conservador la direccion de los negocios públicos.

Pero, aun considerándolas como opiniones particulares del Sr. Isasa, respetables por ser suyas, y respetables además por la copia de datos que ha aducido en su apoyo, ¿es posible sostener en estos tiempos la ineficacia del juicio oral y público, y ensalzar las ventajas del procedimiento escrito, de un procedimiento que cayó en España, condenado por los progresos de la ciencia y por la crítica severa de la opinion pública, para no volver jamás? ¿Es posible defender el antiguo sumario como base del juicio criminal, sabiéndose por todo el mundo cómo se elaboraban aquellos sumarios, en los cuales la noble y simpática figura de aquel juez *manso*, que tan hábilmente nos pintaba el Sr. Isasa, quedaba contínuamente anulada

por la figura del dependiente de un escribano que venía, por la fuerza de las circunstancias, á ser el principal factor del proceso? ¿Es posible que haya todavía quien defienda aquel sistema en que todo se hacía en secreto, y que lo prefiera al sistema actual, en que todo es discusion, publicidad y luz, en que el público puede asistir á las declaraciones de los testigos y enterarse de cuantos elementos han de servir de base para formar la conviccion? El Sr. Isasa deducia sus argumentos en contra del juicio oral y público de las cifras estadísticas, de las absoluciones llevadas á cabo por los tribunales de derecho; estas cifras demuestran la exactitud con que S. S. ha tomado estos datos de los documentos oficiales, de las estadísticas publicadas por el Ministerio de Gracia y Justicia; pero no demuestran en manera alguna que sea ineficaz el juicio oral y público, porque el juicio oral y público es independiente del procedimiento que se sigue para la sustanciacion de los procesos; porque una cosa es el juicio y otra cosa es el procedimiento; porque una cosa es la manera de resolver y fallar, y otra cosa es la manera de resolver y encauzar el procedimiento y reunir todos los elementos de conviccion para dictar despues el fallo.

Si es un mal que haya muchas absoluciones, ese mal no puede en manera alguna reconocer por causa el juicio oral y público; la causa estará, en todo caso, en la ley de procedimientos, que obliga muchas veces á formar procesos que no han debido formarse, porque en España, Sres. Diputados, se abusa mucho de la facilidad de procesar. Esto será consecuencia, en algunas ocasiones, y en los distritos rurales sobre todo, del caciquismo, que hace que se formen estos procesos, que luego los tribunales no pueden sancionar, condenando á las personas á quienes se acusa. Refórmese en buen hora el procedimiento; modifíquense las leyes en todo lo que tienda á dar garantía y seguridad á los acusados de que la justicia se ha de cumplir rectamente y con prontitud; pero salvemos siempre esa diferencia esencialísima que existe entre el juicio oral y público y el enjuiciamiento criminal. (*Bien, bien.*)

Los principales argumentos que el Sr. Isasa ha empleado para combatir el dictámen se dirigen á demostrar que el juicio oral y público no puede dar felices resultados; yo no he de entrar en el exámen de estos argumentos, sino en cuanto lo crea absolutamente preciso para defender el dictámen; porque de otra suerte volveríamos á entablar en esta Cámara el debate que se inició con motivo del establecimiento del juicio oral y público.

El Sr. Isasa ha encomiado la estadística, pero al mismo tiempo, ha inferido un grave daño á la administracion de justicia, suponiendo que ésta no tiene elementos ni medios bastantes para cumplir con su altísima mision. Su señoría acusaba en el dia de hoy, como ayer el Sr. Dominguez en su elocuente discurso, á la magistratura; y S. S. ha hecho más, porque ha extendido esa acusacion al Ministerio fiscal.

El Sr. Isasa ha puesto un gran empeño en demostrar la ineficacia del juicio oral y público, porque cree, y hace bien en creerlo, que, planteado el juicio oral, era inevitable establecer el juicio por jurados, y más bien que combatir éste, examinando á fondo el dictámen que sometemos á la deliberacion del Congreso, ha preferido entablar una discusion póstuma sobre una reforma que por primera vez vemos atacada, y que la opinion pública sigue considerándola como un progreso de nuestras instituciones jurídicas y como una garantía de justicia. Yo respeto la razon de método que ha escogido S. S., pero el Sr. Isasa no ha tenido en cuenta que además de esta razon, que es de gran fuerza, hay otras no ménos poderosas que aconsejaban al partido liberal acometer, con varonil resolucion, el establecimiento del Jurado. De estas razones se ha hecho cargo el Sr. Isasa muy someramente, mas no por eso he de dejar yo de recoger las principales observaciones del Diputado conservador para contestarlas y rebatirlas segun mis modestas fuerzas.

Sostiene el Sr. Isasa, como sostenia anteayer el Sr. Dominguez, que el proyecto presentado por el Gobierno de S. M., y aceptado con algunas modificaciones por esta Comision, responde á un sentido revolucionario, y hasta llegó á decir, y nosotros le oimos con asombro, que lejos de haberse presentado de acuerdo con el partido conservador, se habia traido á la Cámara para dar no sé qué satisfacciones á los partidos republicanos; y yo entiendo que lo revolucionario y lo perturbador es el discurso que ha pronunciado S. S., porque no conozco nada tan anárquico ni tan demoledor como el llevar á la opinion pública, desde esta tribuna, la desconfianza en la administracion de justicia. Nosotros, por el contrario, sostenemos que el juicio oral y público, tal y como está hoy organizado, es una garantía de justicia muy superior á la que ofrecia el antiguo sistema de que tan enamorado parece estar el Sr. Isasa, y que esta garantía de justicia será mucho más sólida y mucho más eficaz en el juicio por jurados.

Siempre que han combatido el establecimiento del Jurado, han dicho los conservadores que no era momento ni ocasion de plantear esta reforma; lo mismo dicen ahora. El Sr. Dominguez nos referia el secuestro del Sr. Galludo en Lora del Rio, diciendo que un hecho como éste debia detener al Gobierno en el planteamiento del Jurado. Pues bien; este hecho tiene la misma importancia, en mi juicio, para combatir el planteamiento del Jurado que el que podria tener la sustraccion de unos cuantos relojes en la Puerta del Sol. (*Risas.*)

En 1883, cuando se discutió en el Senado el proyecto del Sr. Romero Giron sobre el Jurado, el partido conservador acudió á la *Mano Negra* suponiendo que esa asociacion que se desarrollaba y crecia en Andalucía, era un motivo que debia detener al Gobierno al planteamiento de aquella reforma. ¿Cuándo, pues, es tiempo, cuándo es llegada la ocasion, cuándo la oportunidad de plantear el Jurado? ¿Cuándo cree la minoría conservadora que es posible llevar á cabo, no lo que supone el Sr. Isasa que es obra de un compromiso, sino obra de nuestras convicciones? ¿Quereis condenar al partido liberal á perpétua inaccion? Las reformas no se llevan á cabo, como decia el Sr. Isasa, por hacer algo; el partido liberal tenía declarado en su programa que el juicio por jurados lo consideraba necesario para la administracion de justicia, y el partido liberal tiene que cumplir esta parte de su programa.

El Sr. Isasa, repitiendo el argumento aducido por su correligionario el Sr. Dominguez, decia que la Comision venía á defender sin entusiasmo, sin creer en la eficacia del Jurado, el proyecto del Gobierno. Acerca de este punto, mi querido amigo el Sr. Rosell ya contestó, en el dia de ayer, lo bastante para convencer al

Sr. Isasa como al partido conservador, de que la Comision ha estado unánime al emitir este dictámen; es más, no ha prestado su conformidad con la esencia del proyecto porque creyese que debia ceder á presion de ninguno de los elementos que componen la mayoría; la Comision ha acogido con entusiasmo el pensamiento del Gobierno, y si fuera necesario decir para dejar bien sentada esta afirmacion, algo más de lo que manifestó mi digno compañero, yo diré al señor Isasa que el Diputado que en este momento se dirige al Congreso, es tambien defensor entusiasta y decidido del juicio por jurados, no solo para lo criminal sino que creo que andando los tiempos, hemos de llegar al establecimiento del juicio por jurados para lo civil.

¿Pero es que el Jurado va á ser una perturbacion para el país? ¿Es que debe tener miedo á su planteamiento? ¿Es que va á desaparecer la sociedad y van á peligrar la honra y la familia por el establecimiento de esta institucion? ¡Ah! si eso fuese cierto, la honra, la vida y la familia estarian en toda Europa en constante peligro, porque todas las Naciones de Europa, con muy pocas excepciones, eso lo sabe el señor Isasa, tienen el juicio por jurados. ¿Qué importa que el Jurado haya cometido errores? Pues qué ¿no los han cometido tambien los tribunales de derecho? Si entráramos en esa clase de comparaciones; si al lado de ese veredicto injusto que citaba el Sr. Isasa, injusto en opinion de S. S., porque es de advertir que S. S. no presenció el juicio; si al lado, digo, del juicio de aquel aragonés, á quien S. S. calificaba tan duramente, fuéramos á poner los errores cometidos por los tribunales de derecho, ¿á dónde iríamos por este camino? No hay más remedio que admitir que los veredictos del Jurado son tan respetables como pueden serlo los fallos de los tribunales de derecho, porque recursos se dan á los acusados contra los fallos de éstos, y recursos se dan tambien contra los veredictos del Jurado. Es más; en el caso que el Sr. Isasa nos citaba, y en que S. S. se condolia de que no hubiera habido quien solicitara el indulto en favor de aquel pobre aragonés, ni siquiera el Obispo, ¿qué prueba? Prueba que el Obispo que, como todos los Príncipes de la Iglesia, estaria lleno de piedad cristiana, no habia visto nada injusto ni enorme en el veredicto del Jurado.

De otra suerte, el indulto se hubiera solicitado; todas las clases de la sociedad habrian acudido al Ministerio de Gracia y Justicia, impetrando la clemencia de S. M. para que suavizase la severidad de la pena. Es más; los tres magistrados que entendieron en aquel asunto, estuvieron conformes con el veredicto; lo estuvo tambien el Tribunal Supremo, que revisaria el proceso; y por consiguiente, estando conforme el Jurado, estando conforme el tribunal de derecho, y estando conforme el Tribunal Supremo, solo el Sr. Isasa consideró injusto un fallo, sin que para esta apreciacion tuviera en cuenta, como los tuvo el Jurado, los elementos de prueba que se habian aducido. (*Muy bien.*)

El Jurado, segun el Sr. Isasa, va á ser una obra puramente política, y S. S. no ha tenido en cuenta, antes de exponer este concepto, que además de su aspecto político tiene, y estos son los más importantes, el de jurídico y el de social.

Sin esas alarmas que S. S. cree que han de producirse en España, está establecido en Inglaterra desde hace mucho tiempo, desde que los sajones lo llevaron; lo está en sus Constituciones de Clarendon y Southampthon; lo tiene Francia; lo tiene Italia desde que los sardos lo implantaron; lo tiene Austria; lo tiene Alemania; lo tienen Bélgica, Suiza, Portugal, Rusia; lo tienen casi todas las Naciones de Europa, excepcion hecha de España, Turquía, Holanda y Suecia, aunque alguna de éstas lo tiene para la prensa. (*El Sr. Dominguez:* Y además, Hungría.) Y además, Hungría; no he de regatear á S. S. los puntos donde el Jurado no funciona.

En todos estos pueblos existe el Jurado, y no produce los peligros que el Sr. Isasa ve en esta institucion; y el Jurado funciona, sin que ningun Gobierno haya pensado en suprimirlo. Hay indudablemente escritores que opinan que el Jurado no es conveniente, como Romagnossi, Conforti, Schmerling, Mittermaier, de quien dijo Cherbulier que era el príncipe de los escritores de Alemania, y que despues de su viaje á Inglaterra quedó convencido de las ventajas del Jurado, como hay innumerables tratadistas que lo defienden denodadamente como Casorati, Brusa, Pissanelli, Mancini y otros no menos notables; sin que yo niegue que, como sucede siempre en esta labor constante de las ideas y de las especulaciones científicas, ha habido y hay quien sostenga en doctísimas obras que el Jurado en Italia y en Francia es susceptible de modificaciones. A este número pertenecen Piettro, Elerro, Carrara, Lanza y algun otro; pero todos ellos están conformes en que el Jurado es una institucion que sirve bien y fielmente los intereses de la Patria.

Y si esto sucede en todas estas Naciones; si se discute en ellas, como se discute aquí lo mejor para la justicia, porque vivimos en una época de exámen y de análisis en que todo está en tela de juicio, ¿por qué dice el partido conservador que el Jurado es una institucion llamada á desaparecer en todas las Naciones? ¿Dónde está la prueba de que alguna de esas Naciones donde hoy funciona piense ó haya pensado en suprimirlo? Podrán citar los conservadores quiénes son los tratadistas opuestos á la institucion del Jurado; lo que no podrán citar es una Nacion donde se haya declarado que los resultados del Jurado son tan funestos que ellos solos bastan para declarar que esta institucion no puede permanecer por más tiempo; ¿por qué, pues, no hemos de plantear en España lo que despues de todo no es aquí planta exótica porque tiene raíces y fundamentos en nuestra historia? ¿Por qué no hemos de seguir el camino que esas Naciones siguieron?

Si en España existió el Jurado con el *Fuero Juzgo* en Córdoba, si existió tambien en el Código de Tortosa que rigió hasta muy entrado el siglo XVII, y en el cual se disponia que el Veguer reuniese á los vecinos para castigar los crímenes que se cometieran; si lo encontramos en las *Costumbres*, de Barcelona, en las de Lérida, en la Carta de poblacion de Mallorca, en el tribunal del Consulado, en el que juzgaban los comerciantes y hasta en el tribunal de aguas, de Valencia, por más que algunos escritores hayan considerado que este último no es un verdadero Jurado; si todo esto existe como precedente histórico; si el Jurado está ligado íntimamente con nuestra historia política, ¿por qué se extraña el partido conservador de que traigamos aquí el proyecto de Jurado para cumplir un compromiso que es para el partido liberal compromiso de conviccion y de honor? (*Muy bien.*)

Los legisladores de 1812, anticipándose á muchas reformas que despues se han llevado á los Códigos y á la ciencia penitenciaria, establecieron ya la necesidad de un tribunal que, separando el hecho del derecho, diera intervencion y acercase al ciudadano á la administracion de justicia, haciéndole tomar parte en ella. Otras Constituciones vinieron despues á afirmar este mismo principio.

La Constitucion de 1869 lo consagra de una manera clara y terminante, y la de 1876, si no lo afirma, no prohibe el establecimiento de esta institucion. ¿Qué prueba todo esto? Que en unas Constituciones reconocen los legisladores el derecho que tiene el acusado á que se le juzgue por los indivíduos de la sociedad en que vive y en cuyo seno ha delinquido, y que en otras Constituciones como, por ejemplo, en la de Maine en los Estados-Unidos, que recuerdo en este momento, se considera el cargo de jurado como un derecho individual, porque es una consecuencia fatal é indeclinable de la conciencia humana; porque entienden que el indivíduo ejerce un acto de soberanía juzgando á los demás, y por esta razon hay que convenir en que tiene esta institucion un carácter complejo de derecho individual y de funcion social obligatoria.

Pues qué, ¿es solo el derecho del acusado, para ser juzgado por sus conciudadanos, el único á que hay que atender, ó es preciso además tener en cuenta que no podemos prescindir de una facultad que nos es innata para juzgar todos los hechos que se presentan á nuestra contemplacion? Pues qué, ¿en este momento no juzga la Cámara (y ya que juzga, yo la ruego que me juzgue con benevolencia) mis palabras, como ha juzgado antes, y por cierto con elogio, las elocuentes del Sr. Isasa? Pues qué, ¿no está en la naturaleza humana desde que se nace, desde que se tiene razon, desde que ésta nos permite apreciar los hechos y los objetos que nos rodean, la facultad de juzgarlos? Pues si esto es evidente, ¿por qué se niega esta facultad al país entero? ¿Por qué se empeña el señor Isasa en que el pueblo español no tenga una intervencion directa en la administracion de justicia? ¿Es que el partido conservador nos considera tan atrasados que no nos concede la conciencia que tienen los ciudadanos de Francia, de Suiza, de Bélgica, de Alemania y de otras Naciones?

El establecimiento del juicio por jurados que llevó á cabo la ley de 1872 del Sr. Montero Rios, no ofreció en la práctica, aparte de las circunstancias extraordinarias por que entonces atravesaba el país, sérias dificultades. Las estadísticas, ya que el señor Isasa es tan aficionado al estudio de estos preciosos datos, convencerán á S. S. de esta verdad. Los presidentes de las Audiencias han informado, y esto lo sabe mejor que yo el Sr. Isasa, que el Jurado no fué una institucion inconveniente para la justicia criminal, porque nunca pecó de lenidad en sus veredictos. (*El Sr. Vizconde de Campo-Grande*: Todo lo contrario.) Será todo lo contrario en opinion de S. S., Sr. Vizconde de Campo-Grande; pero todos esos datos están en el Ministerio de Gracia y Justicia, y S. S. los conoce perfectamente, porque me consta que los ha estudiado, y me alegro de que me haga señas para decirme que los tiene en el bolsillo. Pues bien; todos esos datos demuestran de una manera indudable que la magistratura no es opuesta al Jurado; y no es opuesta, porque no lo teme, y aún manifiesta en esos informes una satisfaccion profunda, porque los fallos que dictó el Jurado fueron en su mayor parte severos y justos; y ya que la severidad gusta tanto al señor Isasa, sin duda porque S. S. ha sido, con aplauso de la opinion y de su partido, fiscal del Tribunal Supremo, habrá de reconocer que la opinion de la magistratura ha de tener para nosotros, como para S. S., una gran fuerza de autoridad, para no creer que en el criterio del Jurado ha de predominar la injusticia.

El Jurado no puede ser tampoco un motivo de recelo para la justicia histórica, porque la magistratura, en la que hay personas muy competentes para dirigir los debates y para dar esas *leccioncitas* de que nos hablaba S. S. á los jurados, no teme su intervencion, porque sabe que el Jurado resuelve en vista de las pruebas que se le facilitan; porque sabe que el Jurado es imparcial, por lo mismo que aprecia la relacion entre el hecho y la culpabilidad del sujeto, es decir, la intencion criminal por donde ha de venir la pena, que no otra cosa hace el Jurado que separar el elemento universal y permanente del juicio de lo que es individual y mudable, y tambien porque la magistratura sabe que el Jurado no invade nunca sus atribuciones de aplicar el derecho.

No es, pues, necesario, como dice S. S., rebajar el nivel del Código al nivel de los jurados, porque éstos no tienen para qué interpretar el Código. Los jurados aprecian los hechos; en cuanto esos hechos son declarados imputables por el veredicto del Jurado, quien tiene que imponer la pena son los jueces de derecho, y el Código actual se encuentra á su altura.

En el órden político, el Jurado es claro que representa el coronamiento de todos los derechos; y si el derecho es la vida, como dijo ya hace mucho tiempo Lerminier, si el derecho es un fragmento del pensamiento y del sentimiento humano, cuyos misterios han de explicarnos la razon y el corazon del hombre, como dice Yhering, claro está que el ciudadano español, como todo ciudadano, tiene los medios de explicárselo, por lo mismo que tiene corazon, por lo mismo que tiene pensamiento, por lo mismo que tiene razon.

Tambien el Jurado, como dijo el ilustre presidente de esta Cámara, es un postulado inflexible de la razon y de la conciencia, en las épocas de madurez; y sirve al mismo tiempo de elemento educador, por más que esto no lo crea el Sr. Isasa. Sí, es un elemento educador para los pueblos, aun para aquellos pueblos que están en la infancia, lo que afortunadamente no sucede al pueblo español; es un elemento educador, porque ya el célebre magistrado inglés, Sir Johnston, cuyos estudios fueron brillantemente comentados por Livingstow, nos decia, hablando de su administracion en la isla de Ceilan, que encontró profundamente perturbada, que, habiendo aplicado el Jurado y habiendo visto los buenos resultados que produjo para el Gobierno de aquella sociedad inculta, experimentó una de las más profundas satisfacciones de su vida; es más, un autor que no recuerdo en este momento y que me parece es Valbeceu, que se ocupa tambien de la organizacion de la India inglesa, sostiene que el indio ejerce con gran discrecion las funciones de jurado.

Todo esto indica que esta institucion favorece y desarrolla la cultura, acostumbrando á los hombres á apreciar los hechos y á conocerlos en su fondo, y al mismo tiempo pone en ejercicio constante la concien-

cia pública, convirtiéndola en auxiliar poderoso de la administracion de justicia, sin que en el ejercicio de esta funcion se mezclen las pasiones en la forma impura en que, por ejemplo, se mezclan en las luchas electorales. El Jurado no negaré que puede tener sus inconvenientes; pero es evidente que tiene tanto interés como puede tenerlo el Estado en que los delitos no queden impunes, y en que tengan el debido castigo. Porque si esto no sucediera, sería lo mismo que si se considerase al ciudadano desprovisto de todo interés en aquello que directamente le afecta, como es la comision de un delito, como es un atentado contra la propiedad. El delito, antes que al Estado, clama al sentimiento público y reviste las condiciones de una verdadera cuestion nacional. El ciudadano tiene interés, lo mismo que el Estado, en la represion del delito.

Decia el Sr. Isasa que en el juicio oral habia encontrado los defectos del principio acusatorio que S. S. llamaba sistema, y con este motivo formuló con toda energía un cargo contra el proyecto que se discute, porque admite el principio acusatorio; y á este efecto nos decia que no era posible dejar al Ministerio fiscal, que S. S. considera como el funcionario más irresponsable de todos cuantos existen, la facultad de perseguir ó no los delitos, no exigiéndole, si no los persigue, una responsabilidad. Pues los tribunales de derecho, lo mismo que el Jurado, necesitan base, y la base indudablemente se la ha de dar el Ministerio público como representante de la sociedad, á virtud del derecho que tiene el ciudadano por la ley de enjuiciamiento criminal, de denunciar el hecho que considere punible, y por tanto, que debe ser sometido á los tribunales de justicia.

El Ministerio fiscal podrá estar desempeñado, como decia el Sr. Isasa, por abogados sustitutos gratuitos en algunas partes; acaso en Madrid hayan asistido con frecuencia á los juicios orales. ¿Pero puede negar el Sr. Isasa, ni nadie, el derecho que tiene el que formula y sostiene una acusacion para separarse de ella cuando los elementos del juicio no den pruebas bastantes para mantener la acusacion? ¿O es que el Sr. Isasa pretende que siempre que haya un proceso haya un culpable? ¿Es que el Sr. Isasa quiere, como aquellos que antiguamente asistian á los circos romanos, que siempre haya una víctima? ¡Ah! no; muy conveniente es que cuando el ciudadano ha delinquido sufra el castigo; pero tambien es necesario que si las pruebas que presenta para destruir su acusacion son evidentes, se declare su irresponsabilidad, y que el primero en proclamarla sea aquel que hizo la acusacion, el Ministerio público, esté ó no retribuido, que no por eso ha de dejar de cumplir con su deber.

En este punto el proyecto de ley ha creido oportuno introducir una novedad: esa novedad, que llamaba S. S. *el acto de sacar á subasta la acusacion*, y que indudablemente es una gran reforma; porque exigiendo la ley de enjuiciamiento criminal que si el fiscal se separa de la acusacion no pueda seguir el proceso y haya de recaer auto de sobreseimiento, precisamente para evitar esta dificultad es para lo que ha ideado la Comision lo que S. S. ha considerado como una especie de subasta, el acto de decir el presidente del tribunal á todos los presentes al juicio, cuando despues de practicadas las pruebas el fiscal entendiese que debia retirar la acusacion: «¿alguno de los presentes entiende que, con arreglo al resultado de la prueba, con arreglo á todo lo que aquí pasó y ha visto, debe continuar la acusacion, y, por consiguiente, que el tribunal debe dictar una sentencia, ó, por el contrario, cree oportuno que se siga el parecer del fiscal y entiende que no puede continuar la acusacion y que no debe venir el veredicto?» Pues esto es una garantía para evitar que haya un fiscal mal aconsejado (que yo creo no lo habrá) que retire una acusacion sin fundamento para ello.

Para casos como éste hemos concedido este extremo recurso, que no librará al que sostenga la acusacion de todas las consecuencias que la ley de enjuiciamiento criminal fija si no prosperasen sus pretensiones.

¿Dónde está, pues, esa subasta? Pues si es pública la accion de perseguir los delitos, ¿con qué derecho se ha de negar al que asiste al juicio y al que ha visto por sí mismo la responsabilidad del acusado la facultad de sostener la acusacion si sabe que el delito va á quedar impune por haberse retirado el fiscal?

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Diputado, van á pasar las horas de Reglamento.

El Sr. **DIAZ MOREU**: Tengo todavía que ocuparme con alguna detencion del proyecto, y yo rogaria al Sr. Presidente que, si lo tiene á bien, suspendiera este debate hasta la próxima sesion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Se suspende esta discusion.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señores Diputados, avanza el tiempo, nos acercamos á la estacion más calurosa del año, y está el Congreso ménos adelantado en sus trabajos de lo que fuera de desear. Contando el Presidente con el celo y el amor al trabajo y al cumplimiento de su deber de todos los Sres. Diputados, se atreve á proponer por ahora al Congreso se sirva adoptar el acuerdo de que á contar desde el lunes próximo, la sesion dure seis horas, empezando á la una y acabando á las siete.»

Hecha la pregunta por el Sr. Secretario Sanchez Arjona, el acuerdo del Congreso fué afirmativo.

Igualmente acordó, á propuesta de la Mesa, que el lunes próximo se reunieran las Secciones.

Se leyeron por primera vez, y pasaron á la Comision, acordando se imprimieran y repartieran siete enmiendas al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos. (*Véase el* Apéndice segundo *á este* Diario.)

Se leyeron, y pasaron á las Secciones para nombramiento de Comision, los siguientes proyectos de ley aprobados y remitidos por el Senado:

Sobre exencion del pago de contribucion á los terrenos destinados al cultivo del ramio. (*Véase el* Apéndice tercero *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo de la general de Soria á Logroño empalme en Mansilla con la que hay en construccion de Lerma á la Venta de la Estrella. (*Véase el* Apéndice cuarto *á este* Diario.)

Adicionando á las carreteras de la provincia de Lugo que figuran en el plan general de las del Estado una de tercer órden de Rábade á Moncelos. (*Véase el* Apéndice quinto *á este* Diario.)

Asimismo se leyó, y pasó á las Secciones para nombramiento de Comision mixta, el proyecto de ley remitido y modificado por el Senado incluyendo en el plan general de carreteras la continuacion de la de Villoldo á Baltanás, y la variacion de un trozo de la de San Isidro de Dueñas á Búrgos. (*Véase el* Apéndice sexto *á este* Diario.)

Se leyeron, y quedaron y sobre la mesa, acordando se imprimieran y repartieran los siguientes dictámenes de Comision mixta:

Incluyendo en el plan general de carreteras las de Cervera del Rio Alhama á Aguilar; de Cornago al puente del rio Linares; de Villamediana á empalmar con la general de Logroño á Zaragoza, y de Ausejo al puente de Lodosa. (*Véase el* Apéndice sétimo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una de Barbastro á Naval y otra que partiendo de la carretera de Boltaña á Siétamo termine en Barbastro. (*Véase el* Apéndice octavo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras la de Casas del Campillo á la de Alcoy. (*Véase el* Apéndice noveno *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo del puente de San Fernando, en el Barco de Valdeorras, termine en Viana del Bollo. (*Véase el* Apéndice décimo *á este* Diario.)

Incluyendo en el plan general de carreteras la de Fonsagrada á Vega de Rivadeo. (*Véase el* Apéndice undécimo *á este* Diario.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Orden del dia para el lunes: Los dictámenes que se han leido; continuacion del debate pendiente; los demás asuntos puestos al órden del dia, y reunion de Secciones.

Se levanta la sesion.»

Eran las siete y cinco minutos.

ONCE APENDICES.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de la Guerra, sobre venta ó permuta de los edificios y fincas destinados á atenciones de Guerra.

A LAS CORTES.

La ley de presupuestos de 11 de Julio de 1877 dispuso, en su art. 69, que el importe de la venta de cuarteles y otras fincas militares se pusiera á disposicion del ramo de Guerra para invertirlo en la construccion de nuevos edificios.

Desde la citada fecha figura en los presupuestos del Estado, al final de la seccion de Guerra, un capítulo titulado primero adicional, en el que se consigna, como crédito con aquel objeto, el producto de las fincas militares que se enajenen; y con cargo al capítulo expresado, vino el Tesoro entregando al ramo de Guerra cantidades que se invirtieron en nuevos edificios, como el de Buenavista y cuartel de Guardias de Corps en Madrid, y los de San Juan de la Rivera en Valencia.

Esta entrega de fondos quedó suspendida en el ejercicio de 1880 á 1881 para dar lugar á una liquidacion del referido capítulo; pero hallándose aún pendiente el resultado de esta operacion, no ha percibido el ramo de Guerra cantidad alguna por cuenta del capítulo citado, á pesar de haber seguido figurando en todos sus presupuestos, y los edificios que estaba construyendo con esos fondos ha tenido necesidad de continuarlos con los de su dotacion ordinaria.

Aparte de esto, y para poder atender á urgentes necesidades del acuartelamiento en algunos puntos, se dictaron disposiciones especiales autorizando la venta ó permuta de fincas del ramo de Guerra, y el empleo de su importe en nuevos edificios militares, ó recibirlos á cambio de aquellas.

Tales han sido la ley de 10 de Diciembre de 1869, por virtud de la cual se cedieron al Ayuntamiento de Barcelona los terrenos de la Ciudadela de aquella plaza, á condicion de que habia de construir nuevos cuarteles en la misma; la de 26 de Julio de 1878, que autorizó la celebracion de un convenio con el Ayuntamiento de Málaga para permutar algunas fincas en aquellas ciudad por otras nuevamente construidas para atenciones del ejército, y la de 27 de Diciembre de 1878 que autorizó asimismo la venta de los cuarteles de Santa Isabel y San Mateo en Madrid, con objeto de destinar su producto á la construccion de uno nuevo.

Todas estas disposiciones, por referirse á localidades determinadas, y la que instituyó el capítulo 1.° adicional, por las dilaciones que lleva consigo la entrega al Ministerio de Hacienda de las fincas que han de venderse, y por la suspension de pagos á que han dado márgen las dificultades de la liquidacion antes mencionada, no bastan á impedir que los cuarteles y demás edificios destinados á atenciones militares ineludibles se hallen en deplorable estado, haciendo de todo punto insostenible la situacion en que por tal causa se encuentra el ejército.

Más de 3.000 de aquellos, en su mayor parte procedentes de la desamortizacion de bienes eclesiásticos, muchos ruinosos, é impropios otròs para el uso á que se hallan destinados, tan diferente de aquel para el cual se construyeron, vienen sosteniéndose apenas con insuficientes reparos y reformas hace ya muchos años, y no parece lejano el dia en que, de no poner pronto remedio al mal, los viejos conventos, convertidos en cuarteles, parques, factorías ú hospitales queden totalmente inservibles, y el Estado se vea en gravísimo conflicto al hallarse falto de alojamiento para sus tropas, de almacenes para el material y de locales adecuados para los demás servicios militares.

Urge, pues, sobremanera facilitar los medios de salir de tan difícil situacion; y ya que el estado del Tesoro no permite conceder créditos extraordinarios

con destino á la construccion de nuevos edificios militares, puede en gran parte lograrse el mismo fin autorizando la venta por el ramo de Guerra de aquellas fincas que por el valor de sus solares, el mal estado de sus fábricas, su impropia disposicion para el objeto á que están destinadas ú otra cualquiera causa convenga sustituirlas ó permutarlas por nuevas ó más adecuadas para el caso.

No se logrará con esto el fin apetecido, porque seguramente el valor de los edificios antiguos no ha de igualar al coste de los modernos que deben reemplazarlos; pero será suficiente, cuando ménos, para atender á lo más perentorio, y permitirá remediar lo demás, aunque lentamente, como se viene haciendo con la dotacion ordinaria del material de ingenieros.

En vista de las consideraciones anteriores, y con el fin de evitar la reproduccion en cada caso de proyectos de ley parciales, lo cual sería siempre dilatorio, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y préviamente autorizado por S. M., tiene el honor de someter á la aprobacion de las Córtes el adjunto

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para vender ó permutar todos los edificios y fincas destinados á atenciones de Guerra, que por su mal estado, disposicion ó construccion impropia del uso á que se dedican, hallarse mal situados, valor considerable de sus solares ú otras causas convenga enajenar ó cambiar con ventajas para los servicios militares.

Art. 2.° Las ventas y permutas se harán directamente por el ramo de Guerra con acuerdo del Consejo de Ministros, en la forma, manera y condiciones que más beneficios ofrezcan á los intereses del Estado y más rápidamente conduzcan al objeto de esta ley.

Art. 3.° El producto de las ventas y permutas que se vayan realizando ingresará en las Tesorerías de Hacienda con aplicacion á Rentas públicas del presupuesto que estuviese en ejercicio, y quedará á disposicion del ramo de Guerra para los fines que determina el artículo siguienle.

Art. 4.° Los créditos del material de ingenieros del presupuesto correspondiente al año económico en que se verifiquen los ingresos por las ventas y permutas de que se trata, se considerarán ampliados en una suma igual á la de los productos obtenidos, la cual se destinará á la construccion de nuevos edificios militares ó á grandes reformas en los existentes que los habiliten para llenar cumplidamente su objeto.

Madrid 22 de Abril de 1887. =El Ministro de la Guerra, Manuel Cassola.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Enmiendas al dictámen de la Comision, referente al proyecto de ley sobre establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

Del Sr. **MONTILLA**, al art. 1.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso la siguiente enmienda al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados.

«Artículo 1.° El tribunal del Jurado se compondrá de doce jurados y de un magistrado ó juez de derecho, y se reunirá periódicamente para conocer de los delitos que determina la presente ley.

Asistirán además á sus audiencias dos jurados en calidad de suplentes para los casos de enfermedad ú otra imposibilidad análoga de alguno de los jurados.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887.=Juan Montilla.=José Lopez Dominguez.=José Castilla.—Fernando O'Lawlor.=Federico Pons.=Ezequiel Ordoñez.=Antonio Sanchez Campomanes.

Del Sr. **DANVILA**, al art. 1.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer la siguiente enmienda al art. 1.° del proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

«1.° No se planteará en España el Jurado hasta que se conozcan los resultados definitivos del juicio oral y público y se hayan realizado las reformas indispensables en la administracion de justicia.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887.=Manuel Danvila.=Javier Los Arcos.=C. El Conde de Toreno.=José de Cárdenas.=Santos de Isasa.=José de Oñate.=Eduardo Garrido Estrada.

Del Sr. **CAMACHO DEL RIVERO**, al art. 2.°

Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar la siguiente enmienda al dictámen sobre el proyecto de ley del Jurado.

El art. 2.° se redactará como sigue:

«Art. 2.° Los jurados declararán la culpabilidad ó inculpabilidad de los procesados respecto de los hechos que en concepto de delitos les atribuya la acusacion.

Cuando los hechos fundamentales de la calificacion jurídica consten exclusivamente en documentos auténticos ó fehacientes, corresponderá su apreciacion solo á los jueces de derecho.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887.=Antonio Camacho del Rivero.=Alejandro Pidal y Mon. Francisco Silvela.=Mariano Catalina.=Raimundo Fernandez Villaverde.=El Marqués de Mochales.=José J. Pedreño.

Del Sr. **CAMACHO DEL RIVERO**, al art. 3.°

Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar la siguiente enmienda al dictámen sobre el proyecto de ley del Jurado.

El art. 3.° quedará en la siguiente forma:

«Art. 3.° Los magistrados harán en derecho las calificaciones correspondientes de los hechos que los jurados conceptúen probados; declararán la existencia ó inexistencia de las circunstancias agravantes, atenuantes ó eximentes de responsabilidad que hayan concurrido en los mencionados hechos, é impondrán á los culpables las penas que con arreglo al Código procedan, determinando las responsabilidades civiles en que los penados ó terceras personas hubiesen incurrido.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887.=Antonio Camacho del Rivero.=El Marqués de Mochales. Mariano Catalina.=Francisco Silvela.=José J. Pedreño.=Alejandro Pidal y Mon.=Raimundo Fernandez Villaverde.

Del Sr. **DIEZ MACUSO**, al párrafo 2.° del art. 4.°

Los Diputados que suscriben tienen el honor de presentar la siguiente enmienda al párrafo 2.° del artículo 4.° del dictámen sobre el proyecto de ley estableciendo el juicio por jurados para determinados casos.

El párrafo 2.° del art. 4.° quedará redactado en esta forma:

«2.° De las causas por delito cometido por medio de la imprenta, grabado ú otro medio mecánico de publicacion, y se añadirá en párrafo aparte:

Se exceptúan de lo dispuesto en este artículo:

1.° Los delitos cuyo conocimiento corresponde al Tribunal Supremo, segun la ley orgánica del Poder judicial.

2.° Los delitos de injuria y calumnia, cualesquiera que sean las personas, corporaciones ó funcionarios públicos contra quienes se dirija y la forma en que se cometan.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887=José Diez Macuso.=Francisco Silvela.=Raimundo Fernandez Villaverde.—C. El Conde de Toreno.=El Vizconde de Campo-Grande.=El Conde de Sallent.=Antonio Cánovas del Castillo.

Del Sr. **BUGALLAL** (D. Gabino), al art. 9.°

Los Diputados que suscriben tienen la honra de presentar la siguiente enmienda al proyecto de ley del Jurado.

El art. 9.° quedará redactado en esta forma:

«Art. 9.° Para ser jurado es indispensable estar en el pleno goce de los derechos civiles y políticos, saber leer y escribir y hallarse comprendido en uno de los casos siguientes:

1.° Tener 30 años de edad, reuniendo además alguna de las circunstancias que á continuacion se expresan: ser letrado, haber sido juez municipal, fiscal municipal, Diputado á Córtes, Senador del Reino, diputado provincial ó concejal por eleccion popular.

2.° Tener 35 años de edad, reuniendo además alguna de las circunstancias que á continuacion se expresan: haber obtenido título oficial que habilite para el ejercicio de una profesion, oficio ó cargo; ser retirado del ejército ó la armada; haber desempeñado cargo público con más de 3.000 pesetas de sueldo ó ser contribuyente por la cuota mínima para el Tesoro de 50 pesetas anuales por contribucion territorial, con un año de antelacion, ó 100 por subsidio industrial con dos años.»

Palacio del Congreso 23 de Abril de 1887.=Gabino Bugallal.=Francisco Silvela.=C. El Conde de Toreno.=Fernando Cos-Gayon.=Santos de Isasa.=Manuel Danvila.=Faustino Rodriguez San Pedro.

Del Sr. **LOPEZ FERNANDEZ** (D. Cayo), á los artículos 9.°, 31 y 32.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de proponer al Congreso las siguientes enmiendas al dictámen de la Comision referente al proyecto de ley sobre el establecimiento del juicio por jurados para determinados delitos.

El art. 9.° quedará redactado de la manera siguiente:

Art. 9.° Para ser jurado se requiere:

1.° Estar en el pleno goce de los derechos civiles y políticos.

2.° Ser mayor de 30 años y no exceder de 70.

3.° Saber leer y escribir.

4.° Estar domiciliado legalmente en el término municipal respectivo, con tres ó más años de residencia fija en el mismo.

5.° Pertenecer á alguna de las siguientes categorías:

Primera. Senadores, Diputados á Córtes ó provinciales que lo sean ó hayan sido.

Segunda. Alcaldes y concejales que lo sean ó hayan sido en poblaciones de más de 5.000 almas.

Tercera. Miembros titulares y correspondientes de Academias autorizadas por el Estado.

Cuarta. Indivíduos de Consejos y Juntas consultivas con carácter oficial.

Quinta. Los de las Cámaras de comercio y Sociedades Económicas de Amigos del País.

Sexta. Profesores de enseñanza superior ó secundaria de Escuelas especiales, de Academias de Bellas artes, de aplicacion, y de cualquier otro establecimiento oficial de instruccion.

Sétima. Doctores, licenciados y bachilleres en cualquiera facultad, y los que lo sean en artes.

Octava. Abogados, médicos, ingenieros, arquitectos, farmacéuticos, veterinarios, notarios, procuradores, y los que tengan título de profesor mercantil ó cualquier otro profesional.

Novena. Los que hayan publicado alguna obra científica.

Décima. Miembros de las Juntas directivas de sociedades legalmente constituidas para el fomento de la instruccion, de las ciencias, de las artes, industria, agricultura, para obras de beneficencia y cooperativas.

Undécima. Empleados del Estado, de corporaciones provinciales ó municipales, con 4.000 pesetas de sueldo anual en Madrid y poblaciones de 30.000 habitantes, y de 2.000 en las demás.

Duodécima. Cesantes y jubilados de todas las carreras, con el haber pasivo anual de 2.500 pesetas en poblaciones que tengan más de 30.000 almas, y de 1.250 en las restantes.

Décimatercera. Retirados del ejército y armada que gocen el haber pasivo anual de 2.000 pesetas en poblaciones mayores de 30.000 habitantes, y de 1.000 en las que no lleguen á aquel número.

Décimacuarta. Condecorados con la cruz de la Orden civil de Beneficencia.

Décimaquinta. Profesores de Colegios incorporados á Universidad ó Instituto.

Décimasexta. Contribuyentes que paguen como cuota máxima anual por contribuciones directas, sin deducir los recargos, 300 pesetas los domiciliados en poblaciones de más de 100.000 almas ó habitantes; 225 los que lo estén en las que sin llegar á aquel número pasen de 40.000; 150 en las que llegando á 20.000 no excedan de 40.000, y de 75 pesetas en las restantes.

Para computar las contribuciones á que se refiere el número precedente, se tendrán en cuenta las que el contribuyente pague en su domicilio ó fuera de él, considerándose como bienes propios para computar la contribucion:

(*a*) Con respecto á los maridos, los de sus mujeres, mientras subsista la sociedad conyugal.

(*b*) Con respecto á los padres, los de sus hijos, de que sean legítimos administradores.

(*c*) Con respecto á los hijos, los suyos propios de

que por cualquier concepto sean sus madres usufructuarias.

(*d*) Con respecto á los socios de Compañías que no sean anónimas, se les computará la contribucion proporcionalmente al interés que cada uno tenga en ellas, y no siendo conocido, por iguales partes.

(*e*) Con respecto á los arrendatarios ó aparceros, se les computará la tercera parte del total de las cuotas, y las dos restantes al propietario.

En los territorios de las Audiencias de lo criminal de las provincias de Alava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra, se fijarán las cuotas equivalentes á las contribuciones directas tomándolas de los impuestos provinciales en cuanto fuere posible, y asimilando las categorías de los contribuyentes á la escala de poblacion y de cuotas señaladas en el núm. 16 del artículo anterior.

Si por la forma especial de la tributacion en dichas provincias no pudieran establecerse reglas fijas y exactas para determinar la cualidad de contribuyentes en los que hayan de ser jurados, se buscarán las analogías posibles en la propiedad que posean, la industria que ejerzan ó la renta que satisfagan.

El art. 31 del dictámen de la Comision queda suprimido.

El art. 33 del mismo será sustituido con el siguiente:

«Art. 32. Recibidas por el presidente de la Audiencia de lo criminal las listas á que se refiere el artículo 14, se constituirá en Sala de gobierno, dentro de los ocho primeros dias de Julio, procediendo á verificar el sorteo de los jurados con quienes han de formarse las listas cuatrimestrales, con sujecion á las reglas siguientes:

1.ª El acto del sorteo será público, anunciándose con cuarenta y ocho horas de anticipacion, por todos los medios posibles de publicidad, y asistiendo á él, además de los indivíduos que constituyan la Sala de gobierno, el alcalde y juez municipal de la poblacion donde el sorteo se verifique, dos concejales de la minoría ú oposicion del Ayuntamiento, si la hubiere, y el decano del Colegio de abogados, y donde no lo haya, el más antiguo.

2.ª El sorteo se hará por partidos judiciales y separadamente en cada uno de éstos de las listas de capacidades y de contribuyentes, para que en toda lista cuatrimestral tengan representacion proporcional al número total de los jurados las capacidades y los contribuyentes.

Los primeros designados por la suerte, así en capacidades como en contribuyentes, hasta completar la tercera parte de los comprendidos en la lista del partido judicial, de cada uno de ambos grupos formarán la lista del primer cuatrimestre, y así sucesivamente hasta terminar el sorteo y las tres listas cuatrimestrales.

3.ª Terminado el sorteo se fijarán á las puertas de la Audiencia las tres listas referidas, por partidos judiciales, publicándose inmediatamente en el *Boletin oficial*, de forma que puedan recibirse en todos los pueblos de la provincia, los números del mismo en que se inserten, antes de principiar el mes de Agosto.

4.ª El secretario de la Audiencia de lo criminal remitirá igualmente á los jueces municipales copia certificada, con el V.° B.° del presidente de la misma, de las listas de jurados de sus respectivos términos ó distritos, con separacion de capacidades y contribuyentes, y designando los cuatrimestres en que cada uno deberá actuar. La remision se hará antes del dia 1.° de Agosto.

Los jueces municipales acusarán recibo de las listas antes del 10 de Agosto, bajo la multa de 50 á 150 pesetas que les impondrá el presidente de la Audiencia sino lo verificaren.»

Palacio del Congreso 18 de Abril de 1887.=Cayo Lopez Fernandez.=Antonio Ramos Calderon.=Benedicto Antequera.=Santos Lopez Pelegrin.=Manuel Prieto.=Alfonso Gonzalez.=Luis del Rey.

APÉNDICE TERCERO AL NÚM. 75.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido por el Senado, sobre proteccion al cultivo del ramio.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Los terrenos destinados al cultivo único del ramio pagarán, cualesquiera que sean las modificaciones que se introduzcan en las cartillas evaluatorias, lo que pagaban, con arreglo á su clasificacion, al ser dedicados al nuevo cultivo.

El beneficio que concede este artículo durará diez años, y no podrá nunca exceder del año 1898, en el cual quedarán sujetos los expresados terrenos á la legislacion comun.

El término á que se refiere el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de las ventajas que conceden las leyes por trasformacion de cultivo y fomento de la poblacion rural.

Art. 2.° Estarán libres de impuestos ordinarios y extraordinarios, durante los tres primeros años que funcionen, aquellos establecimientos fabriles que de nuevo se creen para dedicarse exclusivamente á desfibrar el ramio.

Art. 3.° El Gobierno favorecerá y auxiliará el desarrollo del cultivo del ramio estableciendo viveros en las estaciones agrícolas, granjas-modelos y campos de experiencias que considere más á propósito para la multiplicacion de dicha planta textil, con objeto de poderla facilitar á nuestros agricultores.

Art. 4.° El Ministro de Hacienda podrá conceder los beneficios de esta ley á los propietarios de los terrenos que se dediquen exclusivamente al cultivo agrícola ó forestal de plantas exóticas, cuya propagacion sea declarada conveniente por el Real Consejo superior de Agricultura, Industria y Comercio y por la Real Academia de Ciencias exactas, físicas y naturales.

Y el Senado lo pasa al Congreso de los Diputados, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Senado 22 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido por el Senado, sobre inclusion en el plan general de carreteras del Estado de una que partiendo de la general de Soria á Logroño termine en Mansilla.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por un indivíduo de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras del Estado una de tercer órden que partiendo de la general de Soria á Logroño, entre los pueblos de Villanueva y Ortigosa (Logroño) vaya á empalmar en el de Mansilla, con la que en la actualidad hay en construccion de Lerma á la venta de la Estrella.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Senado lo pasa al Congreso de los Diputados, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Senado 22 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido por el Senado, sobre adicion en el plan general de carreteras de una de tercer órden en la provincia de Lugo, que se denominará de Rábade á Moncelos.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por varios indivíduos de su seno, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se adiciona á las carreteras de la provincia de Lugo, que figuran en el plan general de las del Estado, una de tercer órden, que se denominará de Rábade á Moncelos, pasando por las Ferias del Monte y San Estéban.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y el Senado lo pasa al Congreso de los Diputados, acompañando el expediente, conforme á lo prescrito en el art. 9.° de la ley de 19 de Julio de 1837.

Palacio del Senado 22 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondejar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, incluyendo en el plan general de carreteras una de Baltanás á la de Carrion á Lerma, y otra de Torquemada á Cordobilla la Real.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

El Senado, tomando en consideracion lo propuesto por ese Cuerpo Colegislador, ha aprobado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado las de tercer órden siguientes:

1.ª Desde Baltanás al punto más conveniente de la carretera de Carrion á Lerma, pasando por Antigüedad y Espinosa de Cerrato, provincia de Palencia.

2.ª Desde Torquemada á Cordobilla la Real.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Y habiéndose introducido en el proyecto de ley remitido por ese Cuerpo Colegislador las modificaciones que del aprobado por éste resultan, formarán parte de la Comision mixta que ha de conciliar las opiniones de ambas Cámaras, los Sres. Senadores Duque de Híjar, D. Adriano Curiel y Castro, D. Antonio Martinez Acosta, Marqués de Asprillas, D. Bernardo Rodriguez Diaz, D. Gregorio Alcalá Zamora y D. Ignacio Rojo Arias.

Palacio del Senado 22 de Abril de 1887.=El Marqués de la Habana, Presidente.=El Marqués de Mondéjar, Senador Secretario.=José de la Torre y Villanueva, Senador Secretario.

APÉNDICE SÉTIMO AL NÚM. 75.

DIARIO
DE LAS
SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras las de Cervera del Rio Alhama á Aguilar; de Cornago al puente del rio Linares; de Villamediana á empalmar con la general de Logroño á Zaragoza, y de Ausejo al puente de Lodosa.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras varias de las provincias de Zaragoza y Logroño, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran incluidas en el plan general de carreteras del Estado, clasificándolas de tercer órden, una que partiendo de Cervera del Rio Alhama y pasando por Aguilar empalme en el punto más conveniente de la general de Taracena á Urdas; otra de Cornago al puente del rio Linares por Igea; otra desde Villamediana al empalme con la general de Logroño á Zaragoza por Murillo, y otra desde Ausejo al puente de Lodosa por Alcanadre.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=El Marqués de Mochales.=Antonio Ramos Calderon.=El Marqués de Casa-Jimenez.=Francisco Ansaldo.=Manuel María José de Galdo.=Gil Roger.=Fermin Hernandez Iglesias.=Francisco de Asís Pacheco.=Tirso Rodrigañez.=El Marqués de Mondéjar, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Barbastro á Naval, y otra que partiendo de la carretera de Boltaña á Siétamo, termine en Barbastro.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras una de Barbastro á Naval y otra que partiendo de la de Boltaña á Siétamo termine en Barbastro, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declaran comprendidas entre las de tercer órden del plan general de carreteras del Estado las siguientes:

1.ª Una con la denominacion de Barbastro á Naval por Salas Altas y Borjas.

2.ª Otra que, enlazando con la carretera de Boltaña á Siétamo, termine en Barbastro, pasando precisamente por los pueblos de Bierge, Alberuela, Adahuesca, Huerta de Vero, Poyán y Castillagüelo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=José Maluquer.=Antonio Ramos Calderon.=Tomás Sancho.=R. Villaverde.=Francisco Ansaldo.=Marqués de Almanzora.=Lorenzo Alvarez y Capra.=Cayo Escudero Marichalar. El Baron de Benifayó.=Antonio Terrero.=Ramon Cepeda.=Antonio Martin y Murga, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Casas del Campillo á la de Alcoy.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo de la de Casas del Campillo á Valencia empalme con la de Alcoy, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se declara incluida en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de la de Casas del Campillo á Valencia, junto á la Venta que hay contigua á la estacion de los ferro-carriles de Almansa á Valencia y Tarragona en Mogente, pase por dentro de esta poblacion y por las Partidas de las Alcuzas y los Corrales de Ruiz, del término municipal de Mogente, por los Alhorines de Onteniente y Bañeras, viniendo á empalmar con la carretera que conduce á Alcoy.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Francisco de P. Pavía, presidente.=Trinitario Ruiz Capdepon. R. Villaverde.=Antonio Ramos Calderon.= Francisco Ansaldo.=José A. Pacheco.=Isidoro Gomez de Aróstegui. = José Espinosa Bustos. = El Baron del Sacro-Lirio. = Joaquin Angoloti. = Manuel Becerra. = José Aldecoa.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, referente al proyecto de ley, incluyendo en el plan general de carreteras una que partiendo del puente de San Fernando, en el Barco de Valdeorras, termine en Viana del Bollo.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la que partiendo del puente de San Fernando, en el Barco de Valdeorras, termine en Viana del Bollo, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras la que partiendo del puente de San Fernando, en el Barco de Valdeorras, y pasando por la Vega, termine en Viana del Bollo.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Tomás María Mosquera.=Antonio Ramos Calderon.=Francisco Ansaldo.=Julian Suarez Inclán.=El Baron de Covadonga.=R. Villaverde.=Juan de la Concha Castañeda.=Celso G. de la Riega.=Fermin H. Iglesias.=Julio Astray.=Pedro Calderon y Herze, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dictámen de Comision mixta, relativo al proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Fonsagrada á Vega de Rivadeo.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley incluyendo en el plan general de carreteras la de Fonsagrada á la Vega de Rivadeo, tiene la honra de someter á la aprobacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.° Se incluye en el plan general de carreteras una de tercer órden que partiendo de Fonsagrada vaya á terminar en la Vega de Rivadeo, pasando por Padrairo, Villamayor, Villaframil, San Martin de Robledo, Vega de Logares, Sendiña, Taramundi y Ouria.

Art. 2.° Para la ejecucion de esta ley se tendrá en cuenta lo establecido en el Real decreto de 3 de Diciembre de 1886 dictando reglas para la construccion de obras públicas.

Palacio del Senado 6 de Abril de 1887.=Manuel Becerra, presidente.=Trinitario Ruiz Capdepon.=Servando Ruiz Gomez.=El Marqués de Mochales.=Jovino García Tuñon.=Julian de Zugasti.=Antonio Ramos Calderon.=El Baron de Covadonga.=El Marqués de la Cénia.=Cláudio Guitian.=Pegerto Pardo Balmonte.=Domingo Caramés, secretario.

SESIONES

DE

CORTES

1887

IV

CASINO GADITANO